NOVA PICAPE CHINESA HÍBRIDA
Com soluções técnicas originais, BYD Shark quer entrar em um dos segmentos mais disputados, bem servidos e com compradores mais fiéis de nosso mercado
QUATRO RODAS
COROLLA CROSS XRE
RENAULT KWID
TOYOTA COROLLA
CHEVROLET ONIX
COROLLA CROSS XRX
VW SAVEIRO
FIAT FASTBACK
ISSN 977-003359000-7
9 770033 590007 00782
Abril
MENOR CUSTO DE USO
Calculamos quanto custa manter 35 modelos, entre os mais vendidos do mercado, em sete segmentos, durante um ano, e apontamos os que pesam menos no bolso dos proprietários
performance
MCLAREN
750S
ESPECIAL PERFORMANCE
Três propostas de esportividade extrema: McLaren 750S, Lamborghini Sterrato e picape Ford Ranger Raptor
PORSCHE MACAN
Na nova geração, o SUV se tornou elétrico. Mas, no Brasil, ela será oferecida junto com a anterior, equipada com motor V6 biturbo
OMODA & JAECOO
Mal chegaram, as marcas chinesas (são duas) já falam em converter seu motor ("mais eficiente do mundo") em flex
GWM ORA 03 x HYUNDAI CRETA
Pelo mesmo preço, você ficaria com o elétrico ou com o carro a combustão. Veja como foi esse comparativo

Kia Sportage Híbrido.

Uma paixão que se renova.

Painel digital de instrumentos e sistema multimídia com telas curvas integradas.

Projeção de imagens dos pontos cegos no painel digital de instrumentos.

Frenagem regenerativa.

Em sua quinta geração, o novo Kia Sportage conta com uma verdadeira legião de fãs. Mas, além deles, desde o seu lançamento já conquistou diversos prêmios de especialistas em automobilismo: Carro do Ano, O Mais Bonito, Melhor da Categoria, Melhor Consumo e Melhor Valor de Revenda. Um carro completo, desde o seu conteúdo até sua eficiência comprovada, onde quer que seja comparado com seus concorrentes. Se faltavam razões para você colocar sua paixão em prática, chegou a hora de experimentar a nova versão do Kia Sportage. Faça um test drive e comprove tudo isso.

INÊS 249

SUMÁRIO

Edição 782 | Junho 2024 | www.quatrorodas.com.br

24 BYD SHARK

28 GWM ORA 03 x HYUNDAI CRETA

34 MENOR CUSTO DE USO

43 ESPECIAL PERFORMANCE

56 OMODA & JAECOO

62 TOYOTA HILUX

VW SAVEIRO ROBUST 66

SEÇÕES

INÊS 249

"O ÚLTIMO CARRO A SER PRODUZIDO NO MUNDO SERÁ UM ESPORTIVO."

FERDINAND PORSCHE (1875-1951)

Não sei o que Ferdinand Porsche pensava quando pronunciou essa frase título desta Carta. Mas penso que ele quis dizer que, vencidos todos os argumentos a favor dos automóveis, a última justificativa que restaria seria o desejo de se dirigir um esportivo. Um tipo de carro que não precisa de prova racional para existir, porque tem a mais poderosa alegação a seu favor, que é o prazer que um esportivo pode proporcionar. E, sendo um argumento sentimental, não pode ser contestado pela razão.

Não que os outros carros não tenham esse atributo. Mas, nos esportivos, as emoções são maiores, indescritíveis, no mais das vezes.

Sempre me lembro dessa frase do Porsche quando vejo marcas como a McLaren anunciarem seus últimos carros a combustão, como o McLaren 750S, mostrado no Especial Performance, na página 43, avaliado pelo colaborador Joaquim Oliveira, no circuito do Estoril, em Portugal.

A aposentadoria dos motores a combustão não significa o fim dos tempos, porém. Os novos esportivos elétricos estão aí, com centenas de cavalos, para provar. E se quando vencidos todos os desafios ambientais e energéticos, alguém alegar que não há mais espaço para os carros nas ruas, restarão os autódromos e as pistas particulares para receber os esportivos.

Talvez o Porsche, visionário que era, prenunciasse o dia em que as cidades estariam tão congestionadas de modo que as pessoas só conseguissem se deslocar usando meios de transporte coletivos. Mas, voltando ao presente, onde os automóveis ainda são a melhor invenção para se ir do ponto A ao ponto B, esta edição traz também o prêmio bem pé no chão que é o Menor Custo de Uso, que leva em consideração um aspecto bem real dos veículos, no uso diário. É a hora da verdade, na qual deixam-se as emoções de lado por um tempo para saber quais os modelos do mercado pesam menos no orçamento. Este ano, o Menor Custo de Uso passou a incluir nos cálculos a depreciação dos carros, como um preço a se pagar pela propriedade do veículo no primeiro ano. Essa variável foi determinante em alguns dos casos analisados, como mostra a reportagem que começa na página 34 e ficou a cargo do repórter Eduardo Passos.

Além desse olhar mais profundo, ampliamos também as categorias contempladas, incluindo os híbridos e os elétricos. Nosso objetivo é entregar sempre a melhor informação, estando atentos aos leitores e ao mercado. Porque mesmo quem tem um esportivo que custa muitos milhares de reais na garagem deve prestar atenção às despesas de seu carro de uso no dia a dia.

Boa leitura.

Paulo Campo Grande
Redator-chefe
pcg@abril.com.br

FOTO ACERVO QUATRO RODAS

INÊS 249
TAOS
Taos
TAOS
AR-CONDICIONADO DUAL ZONE
MOTOR 250 TSI

COMPARATIVO: SUVS PEQUENOS DERIVADOS DE HATCHES
O recém-lançado Renault Kardian enfrenta VW Nivus e Fiat Pulse, na mesma faixa de preço
QUATRO RODAS
COROLLA CROSS
A Toyota atualizou seu SUV médio e, mesmo sem mexer em alguns dos itens que eram objeto de críticas, deixou o modelo mais bonito e equipado. Mudou o suficiente para seguir agradando seus felizes proprietários e tentar roubar a liderança do Jeep Compass. Confira se você aprova as novidades
Dos carregadores à captação própria, veja como alimentar um carro elétrico
Na linha 2025, só o nome deste SUV compacto vai permanecer igual
SUVs ganham motor de 272 cv e versões mais baratas, de olho nos rivais
Dirigimos a versão esportiva do elétrico que estreia ainda este ano no Brasil

> *“Lá fora esse carro [Corolla Cross] já era vendido muito mais completo do que aqui em nosso mercado.”*
>
> **@PSLIMA,**
> **via YouTube**

COROLLA CROSS

Pontos positivos: estética; mecânica confiável (...); garantia de cinco anos e boa revenda. Pontos negativos: preços caros; altura em relação ao solo (...); motorização híbrida muito fraca em relação à ofertada nos Estados Unidos (...). Até quando a fama de uma logomarca irá conter o avanço dos carros chineses?
@emygdiocarlos8062,
via YouTube

Não dá para entender a Toyota vender a versão híbrida com 140 cv lá fora e miguelar a potência em 123 cv pocotós no Brasil. Fico pensando o vendedor tentando empurrar um carro desse tamanho e peso com 120 cv para os clientes.
@sergioportugal,
via YouTube

CHEVROLET S10

Realmente ficou linda! Por dentro também, com o novo painel! E embora seja uma reestilização, parece realmente uma nova geração. E a Trailblazer pegou bem a carona nessa reestilização e rejuvenesceu. Só não entendi não mudar nada na traseira!
Gustavo Tigre,
Petrolina (PE)

LONGA DURAÇÃO

Lendo a matéria sobre o barulho no motor do Compass, me veio à memória a péssima experiência com garantia de um Renegade diesel: para conseguir garantia é um martírio, cheguei a ficar oito meses esperando uma coluna de direção. Quando finalmente chegou, o concessionário disse que faria um reaperto para ver se sanava o problema. Os filtros usados nas revisões nem sempre eram originais. Com pouco mais de um ano, resolvi sair da marca.
Milton Ferrari,
Cachoeiro de Itapemirim (ES)

SEGREDO

Novo Honda WR-V SUV compacto, que será fabricado em São Paulo, poderá ser a minha nova aquisição, tenho um 2018, o grande problema na troca é a desvalorização que eles praticam na revenda, desanima qualquer um, mas o carro é muito bom.
Lázaro Ferreira,
Salvador (BA)

FEZ O FLAGRANTE? MANDE PARA A GENTE

Carros bizarros, placas estranhas ou gambiarras engraçadas... Vale de tudo! – **4RODAS.ABRIL@ATLEITOR.COM.BR**

CARRO DE ADVOGADO

Mesmo que não saiba do que se trata os artigos do Código de Trânsito, a prudência recomenda ao motorista ficar distante.
Fábio Oliveira, Porto Alegre (RS)

SUJEITO A INSTABILIDADES

O Doblò já não é um esportivo grudado no chão, com esse aparato no teto, o risco de virar é grande. Basta um vento lateral.
Henrique Leite Guicioni, Cambará (PR)

FLORA E FAUNA

Enquanto os Rolls exibem uma deusa alada, com grade e para-choque camuflados, o Chevette acima tem um cachorro do mato.
Érico Serafim Dallagnol, Florianópolis (SC)

BRUTALMENTE MAIS PICAPE, NOVA CHEVROLET S10 SUPERA TODAS AS EXPECTATIVAS

PIONEIRA DO SEGMENTO CHEGA TOTALMENTE RENOVADA, INCORPORA NOVAS TECNOLOGIAS E ESTÁ MAIS CONFORTÁVEL, MAS NÃO ABRE MÃO DA TRADICIONAL ROBUSTEZ E VALENTIA

Foi em março de 1995 que a Chevrolet S10 começou a ser vendida no Brasil. Pioneira, a primeira picape média nacional ficou famosa por conciliar trabalho pesado, lazer e a rotina do dia a dia familiar. Desde então, ela consolidou-se como o maior sucesso do segmento — e agora, perto de fazer 30 anos, a Nova Chevrolet S10 chega repleta de inovações e visual renovado, imponente como sempre e em linha com a identidade global Chevrolet.

A Nova S10, produzida na planta de São José dos Campos (SP), tem muitas novidades, mas é justo dizer que a suspensão é um destaque à parte. Com novos amortecedores, nova coluna de direção telescópica e calibragem revisada, ela supera expectativas com uma maciez surpreendente. Com o cuidado, é claro, de não comprometer nem 1% das características que a consagraram: a robustez e a capacidade de superar obstáculos.

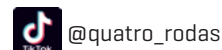
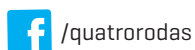
A estabilidade em curvas melhorou com o aumento na bitola e o novo conjunto de rodas e pneus. Além do rodar mais suave, os ocupantes dos bancos dianteiros desfrutam de mais conforto, graças à construção com espumas de densidades diferentes que acomoda melhor o corpo. E a cabine digna de um SUV de luxo está mais tecnológica com o novo multimídia MyLink, com tela de 11" e integrado ao painel de instrumentos 100% digital de 8".

A vida a bordo da Nova S10 está mais conectada com o carregador de smartphone por indução, entradas USB tipo A e C na dianteira e na traseira, além do wi-fi nativo do sistema OnStar, que também oferece serviços de segurança e proteção. Baixos níveis de ruído e vibração surpreendem, graças a placas acústicas adicionais foram adicionadas em pontos estratégicos, além de novos coxins de carroceria mais eficientes e da suavidade do novo motor Duramax 2.8 turbodiesel. Aliás, é a primeira vez que um propulsor nacional é gerenciado por inteligência artificial, potencializando sua eficiência e desempenho.

A Nova S10 está 13% mais econômica (11,4 km/l na estrada e 9,5 km/l no ciclo urbano, segundo o Inmetro) e mais rápida (0 a 100 km/h em 9,4 s — um segundo a menos que a versão anterior). Mérito também da inédita transmissão de oito marchas, que garante acelerações lineares e trocas suaves. No que diz respeito à segurança, as boas novas são os alertas de tráfego cruzado traseiro e de ponto cego, que se juntam aos seis airbags, ao controle eletrônico de tração e estabilidade e à frenagem de emergência automática, com detecção de pedestres. Por tudo isso, a Nova Chevrolet S10 é brutalmente mais picape.

Estes foram os conteúdos mais vistos em nossas redes sociais no último mês

QUATRORODAS.COM.BR

 /quatrorodas @quatro_rodas /quatro_rodas   @quatrorodas @quatro_rodas

Direto da China: confira a cobertura do Salão de Pequim, o mais importante de 2024.

Joia: depois de remontar a Strada do teste de Longa Duração, decidimos levá-la a leilão.

Das profundezas dos mares: ela é híbrida e é o primeiro veículo que a BYD desenvolve com foco nos mercados fora da China. A Shark (tubarão, em inglês) une um motor 1.5 turbo a gasolina de 192 cv a dois motores elétricos. Ao todo, são 480 cv, que fazem dela a picape mais potente do mundo. Está confirmada para o Brasil e chega no segundo semestre.

Mais barato que HB20

Primeira fase do Hyundai Creta se mantém viva como uma configuração de entrada, mas oferece apenas o básico entre equipamentos.

NOVA GERAÇÃO DO KICKS: o novo SUV da Nissan está maior que Jeep Compass e Toyota Corolla Cross e terá sua produção iniciada no México em junho e no Brasil em 2025.

IPVA nunca mais

Trocar de carro é algo que está sempre no radar do brasileiro, optando por um modelo mais novo, com mais tecnologias e comodidades, certo? Nem sempre é assim que funciona: em alguns casos, a procura é por carros (bem) mais rodados, mais acessíveis e que, muitas vezes, nem pagam mais o IPVA. Essa foi a procura da paulistana Natalia Moraes, que é conhecida nas redes sociais como Nah Opaleira. Não é o seu Opala que Natalia buscou substituir, mas um Renault Sandero RS 2021. Ela o trocou por um Chevrolet Astra 2005, que a partir de 2025 tem isenção de IPVA.

FOTOS FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

INÊS 249

Denza D9: van híbrida ou elétrica é aposta provável

É A VEZ DA MARCA DENZA CHEGAR AO BRASIL

Fruto de parceria entre BYD e Mercedes, seus carros serão vendidos por aqui

Aos poucos, a BYD vai revelando mais detalhes do seu ambicioso plano de ser a terceira montadora que mais vende carros no Brasil. Atacando em todas as frentes, a chinesa deverá trazer a Denza, uma submarca focada em carros de alto luxo e desempenho. A declaração veio de Stella Li, a vice-presidente global e CEO da BYD nas Américas.

De acordo com Stella Li, a fábrica da Bahia produzirá 12 modelos diferentes, mas isso não seria suficiente para que a BYD entrasse no top 3 nacional. Naturalmente, outros carros serão importados e, nesse pacote, entram as importações, incluindo modelos de luxo, que não agregam grandes volumes, mas complementam a oferta em segmentos que a BYD ainda está de fora. Stella Li confirmou que os carros da Denza estarão nessa cota. A Denza foi criada em 2010, com 50% das ações pertencendo à BYD e 50% pertencendo à Mercedes-Benz. A joint venture focava exclusivamente no mercado chinês, mas recentemente tanto incluiu outros mercados em seus planos quanto também teve a BYD ampliando sua participação para 90% na sociedade.

De acordo com a executiva, a Denza teria concessionárias à parte da BYD, que também incluiriam outras submarcas de luxo da montadora, como a FangChengBao e a Yangwang. Uma estratégia natural, a fim de oferecer atendimento personalizado e um posicionamento publicitário que não conflite com a proposta de economia que carros como Dolphin e Dolphin Mini tentam passar.

SEGREDO
– O QUE VEM POR AÍ –

Ao todo, há sete telas na D9

Denza Z9 GT ainda não foi apresentado por completo, mas seu desempenho absurdo supera com folga o Porsche Taycan, com carroceria semelhante

Conforto até na terceira fileira

Luxo por dentro e por fora

Desde que a BYD assumiu o comando quase total, a Denza já lançou três carros. O principal deles é a Denza D9, uma van de 5,25 m de comprimento e que, por ter versões híbridas ou elétricas, é uma aposta natural para o nosso país.

POLTRONAS INDIVIDUAIS A D9 híbrida une o motor 1.5 turbo da picape Shark (*veja pág. 24*) a um ou dois motores elétricos, com tração dianteira ou integral. São 407 cv e 69,5 kgfm ao todo, com autonomia elétrica de 180 km e combinada chega aos 1.040 km. Já a D9 elétrica pode ser monomotor ou bimotor (com tração integral); há 369 cv, 47,9 kgfm e bateria de fartos 103 kWh, cuja autonomia pode exceder os 600 km com uma única carga.

Com sete lugares, o espaço também é farto, incluindo poltronas individuais com encostos de braço e apoio de pernas extensíveis eletricamente. Outros itens são aquecimento e ventilação dos bancos, três carregadores de celular por indução com 50 W cada um, sete telas (entre quadro de instrumentos, central multimídia e displays de entretenimento auxiliares), teto solar panorâmico e câmeras embutidas, que servem para chamadas de vídeo ou para que os pais, na primeira fila, monitorem os filhos atrás.

A decoração é toda de couro Nappa e madeira. Na China, a D9 híbrida varia entre o equivalente a R$ 250.000 e R$ 330.000, enquanto a elétrica custa de R$ 290.000 a R$ 346.000. Em 2023, foram 118.595 unidades vendidas, sendo que 94% delas eram híbridas.

Também apostamos na vinda do Denza Z9 GT, uma perua elétrica com quase 1.000 cv que está em fase de lançamento, na China. Ela combina três motores elétricos: um dianteiro de 312 cv e dois traseiros, com 326 cv cada um. Somados, eles entregam 965 cv de potência. Os dados de torque e desempenho não foram revelados até o momento, mas a marca diz que o modelo pode ultrapassar os 240 km/h.

Marcas chinesas adoram se posicionar como concorrentes da Porsche. Apesar desse fenômeno se repetir com a Denza, a Z9 GT é bem maior que o Taycan Sport Turismo, no caso. São 5,18 metros de comprimento, 1,99 m de largura, 1,50 m de altura e 3,13 de entre-eixos. O alemão tem 4,96 m de comprimento e 2,90 m de entre-eixos, diferenças significativas. O peso da chinesa também impressiona: 2.875 kg, mais do que um Rolls-Royce Cullinan.

FOTOS DIVULGAÇÃO

Jaecoo 7 pode guiar o estilo da caminhonete ainda inédita

Omoda deverá ter prioridade na estratégia de lançamento sobre a Jaecoo

PICAPE CHINESA? TEREMOS VÁRIAS

Jaecoo terá picape média híbrida no Brasil junto com BYD, GWM...

Em conversa com jornalistas brasileiros, o CEO da Chery Internacional, Zhang Guibing, não só explicou como será o posicionamento de Omoda & Jaecoo, como garantiu que a segunda terá uma inédita picape média (e a Omoda um esportivo) por aqui. Essa picape ajudará a explicar a criação da Omoda & Jaecoo como uma única empresa com duas marcas com atuação apenas fora da China. É uma operação única, completamente independente da marca Chery e direcionada a consumidores diferentes, segundo seus executivos.

Zhang fez uma analogia provocativa ao usar Toyota e Volkswagen como exemplos, para lembrar que Corolla e Golf já foram os carros mais vendidos do mundo, mas que hoje os consumidores mudaram. Segundo o executivo, eles não querem mais comprar os carros de sempre, que não atendem seus gostos e hábitos.

"A Chery quer estar mais próxima de cada grupo de consumidores, criando submarcas. Se você olhar na China, grandes grupos como Geely, GWM e BYD têm submarcas com esse objetivo", explica Zhang. "Ter uma empresa que só fala com um grupo de consumidores pode ser perigoso, às vezes. Elegemos dois grupos de consumidores para focar e ter um relacionamento mais próximo", disse.

O que Omoda e Jaecoo têm em comum é a necessidade de seus carros serem vistos como produtos mais sofisticados e tecnológicos do que os carros da Chery. Zhang defende que os Omoda & Jaecoo receberão novas tecnologias e sistemas avançados mais cedo, mas o conjunto mecânico será compartilhado. Mas entre a Omoda e a Jaecoo também existe uma diferenciação. Os carros da Omoda têm design mais ousado. Os Jaecoo, por sua vez, são carros com estilo mais sóbrio.

Em outro momento, o executivo fez outra comparação com as marcas tradicionais (mas, desta vez, sem juízo de valor), lembrando que a Jaecoo com a Kia, pertencentes ao mesmo grupo, compartilham motorizações e plataformas, e têm carros à venda nos mesmos segmentos, mas direcionados a clientes diferentes.

Omoda e Jaecoo têm planos globais robustos: vender 1,5 milhão de carros ao redor do mundo até 2030. Daí a necessidade de ter uma linha consistente de produtos nas duas marcas. No Brasil, por exemplo, as duas marcas terão entre oito e dez modelos até 2026.

Além dos Omoda 5 e 7 e do esportivo, outro carro que está nos planos é o Omoda 3, um SUV compacto. Os Jaecoo 7 e 8 devem preceder os Jaecoo 8 e 5. O elogiado Jaecoo 6 (rebadge do iCar 03, um SUV médio elétrico com formas bastante quadradas) também pode entrar na "escalação" desse time.

FOTOS DIVULGAÇÃO

Honda reconhece as melhores concessionárias do país

A Honda realizou, no último dia 17 de abril, a premiação da quinta edição do Customer's Voice Awards (CVA), seu programa de avaliação de concessionárias, que aponta quais delas proporcionaram o maior nível de satisfação aos clientes. Mais que isso, as informações obtidas na avaliação ajudam a nortear planos de ação e medidas efetivas para a melhoria contínua do atendimento e da experiência dos consumidores em toda sua jornada de relacionamento com a marca.

A cerimônia aconteceu em São Paulo e dez grupos de concessionários subiram ao palco para receber a placa que simboliza o reconhecimento de seu trabalho ao longo do último ano. Para celebrar este momento, um painel de diretores da Honda realizou a entrega e o redator-chefe de QUATRO RODAS, Paulo Campo Grande, foi o mestre de cerimônias.

"É a primeira vez que uma fábrica me convida para um evento dessa natureza", disse o jornalista, antes de anunciar os vencedores. "Vejo isso como uma demonstração de total transparência com o público e uma grande confiança da Honda no seu trabalho."

QUINTA EDIÇÃO DO CUSTOMER'S VOICE AWARDS CONSAGROU AS CONCESSIONÁRIAS QUE SE DESTACARAM NO ATENDIMENTO AOS CLIENTES AO LONGO DE 2023

A VOZ DO CONSUMIDOR

O Programa Customers' Voice Awards (CVA) é baseado no conceito "OMOTENASHI" da cultura japonesa. Significa se antecipar ao desejo do cliente, aplicando todos os esforços, de forma genuína, para elevar a sua experiência em todos os pontos de contato com a marca. Afinal, as concessionárias têm o papel fundamental de representar a Honda,

levando o DNA de inovação e qualidade em produtos e serviços aos clientes.

O consistente programa do CVA, que visa qualificar a excelência do atendimento ao cliente, é apurado por meio da consolidação mensal de 28 indicadores, que compõem pilares como Conveniência (como instalações físicas e a explicação dos custos antes da realização do serviço), Qualidade (procedimentos durante a venda, atendimento ao cliente e serviços executados, por exemplo) e Performance, compartilhados por diferentes áreas na Honda e mapeados também por pesquisas de satisfação dos próprios clientes. Tudo isso demonstra a importância que a marca dá à voz dos consumidores.

Este ano, alguns parâmetros foram atualizados, buscando aumentar o dinamismo e a qualidade da avaliação, refletindo o cenário atual do mercado. Um exemplo é o tempo de resposta ao cliente nas interações pelos meios digitais, que deve ser realizado em até 5 minutos.

DEPOIS DA VÍRGULA

Roberto Akiyama, VP Comercial da Honda Automóveis do Brasil, destacou quão apertada foi a disputa. "Foi parecido com a apuração do desfile das escolas de samba, tudo foi decidido nas casas depois da vírgula", revelou o executivo. "Muitas concessionárias que não subiram aqui hoje ficaram muito próximas disso."

Quem apresentou os clientes mais satisfeitos de todo o país ao longo de 2023 e levou o prêmio de "Grande Vencedor" foi a Trivel. Com lojas em Uberaba e Uberlândia (MG), o grupo é representante da Honda há 26 anos. Seu diretor, Joaquim Oliveira Filho, recebeu a placa das mãos de Arata Ichinose, CEO da Honda South America.

Outros seis grupos de concessionárias, subdivididos de acordo com o seu porte – sendo 3 ganhadoras de grande porte, 2 ganhadoras de médio e 1 concessionária ganhadora de pequeno porte, que tiveram o melhor desempenho depois do grande vencedor, receberam o prêmio de "Destaque do Ano".

Outra novidade da premiação deste ano foi a introdução da categoria "Melhor Evolução", que reconheceu os esforços de três concessionários que tiveram uma evolução significativa dos seus indicadores – de modo a premiar a melhoria contínua da satisfação dos clientes.

EXECUTIVOS HONDA PARA ENTREGA DE PREMIAÇÕES.

PRESIDENTE ICHINOSE ARATA ENTREGA PLACA "GRANDE VENCEDOR " A JOAQUIM O. FLHO, DIRETOR DA TRIVEL.

OS VENCEDORES DO CVA 2024

GRANDE VENCEDOR

TRIVEL - UBERABA E UBERLÂNDIA (MG)

"Sempre recebemos apoio e orientação da Honda sobre o que é importante para o cliente. É preciso ter excelência em todos os pontos de contato, então esse vem sendo o nosso foco. Claro que hoje nós vamos comemorar muito, mas amanhã já estaremos de volta à rotina do vendedor, em que voltamos todo dia ao zero para conquistar tudo de novo, melhorando sempre." - **Joaquim de Oliveira Filho, diretor da Trivel**

DESTAQUES

GABIVEL - JOINVILLE E JARAGUÁ DO SUL (SC)

"Trabalhamos duro pela excelência no atendimento ao cliente, mas às vezes não sabemos se estamos na direção certa. Essa avaliação nos garante que estamos no rumo certo." - **Cyro Pellizzari, diretor**

HPOINT - SÃO PAULO (SP)

"Esse foi um momento único, uma emoção inexplicável. Essa conquista é mérito de toda a equipe e, claro, devemos muito aos clientes que sempre nos ajudam a melhorar". - **Fabio da Silva de Paula, diretor**

AUTOLINE - RECIFE, CARUARU E JABOATÃO DOS GUARARAPES (PE)

"Vivemos com o propósito de atender bem, isso está em nosso DNA. Nosso fundador, Elpídio Martins Neto, falecido em 2020, sempre dizia: o cliente está em primeiro lugar" - **Maria Teresa Martins, diretora**

ENJIN HONDA - CASCAVEL, FOZ DO IGUAÇU, TOLEDO E UMUARAMA (PR)

"O que nos fez chegar aqui foram as demandas dos clientes exigentes, como são os clientes Honda. É assim que descobrimos como melhorar. Muito obrigado a eles". - **Eduardo Rossoni Pydd, diretor**

CICAL - ARAÇATUBA (SP)

"Por trás de cada cliente há um ser humano único, todos em nossa equipe buscam sempre ouvir as suas necessidades individuais e também ser o mais transparente possível." - **Wady Cecilio Neto, diretor**

PLAZA MOTORS - BRASÍLIA (DF)

"É preciso excelência no que fazemos, é a única forma de satisfazer diferentes tipos de cliente. Evidentemente, não se faz nada sozinho: obrigado e parabéns a todo o time". - **João Batista Leite, diretor**

MELHOR EVOLUÇÃO

SAIKON - GUARAPUAVA E PATO BRANCO (PR)

"Estou muito feliz, é a coroação do esforço do nosso time, que é muito engajado e vibrante, sempre focado na jornada do cliente. É fantástico ter esse trabalho duro reconhecido." - **Luiz Fernando de Toffol, diretor**

SP JAPAN - SÃO PAULO (SP)

"Nós perseguimos a satisfação do cliente, faz parte da filosofia do nosso grupo. É muito gratificante ver o fruto do trabalho que estamos implementando com toda nossa equipe." - **Marcos Efeiche, diretor**

CB AUTOS - ARARAQUARA, PIRASSUNUNGA, PRAIA GRANDE, SANTOS E SÃO CARLOS (SP)

"Foi um frio na barriga! Muito feliz, pois temos um ótimo time que está focado nos clientes e este prêmio representa a satisfação deles com um bom atendimento de nossa parte." - **Rogério Nascimento, gerente de pós-vendas**

O Qin Pro será o novo queridinho dos taxistas?

FOTOS DIVULGAÇÃO

NOVO TÁXI ELÉTRICO

Ex-clone do Corolla, BYD Qin Pro quer ser a opção ideal para os motoristas brasileiros - POR EDUARDO PASSOS

Como parte do plano de ser a terceira montadora que mais vende no Brasil, a BYD está testando o Qin Pro nas ruas do país. A terceira geração do sedã elétrico foi mostrada no Salão de Pequim, no mês retrasado, mas quem viria é a geração anterior, de 2018. Isso facilitaria o preço na faixa de R$ 150.000, tornando-o especialmente útil para taxistas e motoristas de aplicativo.

Apesar de seis anos representarem um tempo gigantesco para o atual ritmo de evolução dos carros elétricos, o carro não faz feio em termos de alcance, que chega, no melhor dos casos, aos 400 km.

A versão elétrica traz motor dianteiro de até 163 cv e 28,6 kgfm. Mas há possibilidade de termos o Qin Pro híbrido, que une motor 1.5 aspirado ao elétrico e totaliza 172 cv e 25 kgfm, fazendo cerca de 20 km/l.

Quem vê o Qin Pro nem imagina que ele é um derivado do BYD F3, que era basicamente uma cópia da nona geração do Toyota Corolla. A reprodução foi tamanha que até as portas dos modelos são intercambiáveis entre si.

O BYD F3 foi lançado em 2005, reestilizado em 2014 e viveu até 2021. Seu fim veio tanto pela idade quanto pela nova fase da BYD, que teve no Qin Pro um de seus primeiros eletrificados com a tecnologia DM-i, que equipa o Song Plus, por exemplo.

Em dez anos, muita coisa mudou. Entretanto, para se tornar uma generalista, a marca chinesa terá que recorrer a modelos simples e de volume como o Qin Pro. Nesse caso, será impossível não lembrar, ao menos levemente, um passado menos glorioso.

MANDE SEU SEGREDO

Fotografou um segredo? Mande seu flagra para nós

EDUARDO.PASSOS@ABRIL.COM.BR
55 31 99381-8920

PEGO NO RADAR

O mar de carros chineses não para de chegar: há alguns meses, mostramos a chance de a Radar RD6 ser vendida no Brasil, e as unidades que passaram pelo Porto de Paranaguá (PR) mostram que isso acontecerá. O autor dos flagras foi preservado, mas o importante é que ele nos mandou as fotos que mostram a picape elétrica com porte de Toyota Hilux em nosso país.

ARQUIVO PRIVADO

NOVO OUTLANDER

A Mitsubishi é outra que investirá bilhões no Brasil, revigorando seu catálogo. Um dos protagonistas será o novo Outlander, híbrido plug-in de 252 cv que já é testado no interior de Goiás. Ele chega às lojas ainda em 2024

RENEGADE SAHARA

Esta é a nova versão do Jeep Renegade nacional, segundo o site Autos Segredos. Ele deve ser opção mais em conta com tração 4x4, seguindo a pegada do Trailhawk, que hoje sai por R$ 180.990

Os destaques de QUATRO RODAS em Junho de...

1974

FORD MAVERICK NO LONGA DURAÇÃO

Na época rodávamos 30.000 km para fazer o teste de Longa Duração. O Maverick estourou (literalmente) o motor com apenas 5.819 km rodados e foi trocado por um novo. Além dessa, outras ocorrências, como vazamento de água no para--brisa, problemas elétricos e na suspensão, aconteceram ao longo do teste do esportivo.

1994

AYRTON SENNA APRESENTAVA A AUDI

Recém-chegada ao Brasil, a Audi, pouco conhecida entre os brasileiros, contou com a ajuda de seu representante na época, Ayrton Senna, que fez as honras. Levamos o sedã esportivo da marca para duas pistas de testes e um terceiro encontro com o próprio Ayrton, que deu suas impressões na reportagem.

1964

Retratos do Brasil: uma reportagem mostrou a falta de infraestrutura do turismo brasileiro. Outra alertava para os diversos tipos de roubos e furtos de automóveis.

1984

O Volkswagen Gol GT levou a melhor diante do Ford Escort XR3, em um comparativo. Um exaustivo teste de pneus rodou 5.000 km e fez 2.400 medições de parâmetros.

2004

No Melhor Compra, analisamos 266 carros. Mostramos a Toyota Fielder. Uma reportagem falava dos motoboys brasileiros em Londres, os "Mad Dogs".

2014

Após 60.000 km, o Toyota Etios revelou ser um carro robusto e confiável. Uma matéria elencou cinco modelos esquecidos no mercado, mas que eram boas opções de compra.

RANKING DE TESTES

MELHOR CONSUMO

HATCHES COMPACTOS	
1 CITROËN C3 FEEL 1.0 MT	14,1
2 VW POLO TRACK 1.0 MT	14,1
3 CHEVROLET ONIX LT 1.0 MT	13,9

SEDÃS COMPACTOS	
1 FIAT CRONOS DRIVE 1.0	13,1
2 FIAT CRONOS DRIVE 1.3 CVT	13,0
3 TOYOTA YARIS SEDAN XLS	12,9

SEDÃS MÉDIOS	
1 TOYOTA COROLLA GLI 2.0	12,2
2 TOYOTA COROLLA GR SPORT 2.0	12,0
3 TOYOTA COROLLA XEI 2.0	11,9

SUVS COMPACTOS	
1 RENAULT KARDIAN PREMIERE EDITION	13,2
2 FIAT PULSE DRIVE 1.3 CVT	13,0
3 FIAT PULSE 1.3 MT	12,8

SUVS MÉDIOS	
1 TOYOTA COROLLA CROSS XRX 2.0	11,6
2 VW TAOS HIGHLINE 250 TSI	11,4
3 JEEP COMPASS LONGITUDE T350	11,3

SUVS GRANDES	
1 CAOA CHERY TIGGO 8 TURBO GDI	11,0
2 JEEP COMMANDER OVERLAND TD380	11,0
3 JEEP COMMANDER OVERLAND T270	9,2

PICAPES MÉDIAS	
1 RAM RAMPAGE LARAMIE TD	11,1
2 TOYOTA HILUX GR-SPORT 2.8 TD 4X4	10,0
3 NISSAN FRONTIER S 2.3 MT 4X4 TD	9,7

ESPORTIVOS	
1 HONDA CIVIC TYPE R	9,6
2 MERCEDES-BENZ CLASSE A AMG 45S	9,6
3 TOYOTA GR COROLLA	9,0

HÍBRIDOS	
1 HYUNDAI IONIQ HYBRID	23,2
2 HONDA CIVIC TOURING HYBRID	22,5
3 KIA NIRO PRESTIGE HEV	21,7

COMPACTOS ELÉTRICOS	
1 BYD MINI DOLPHIN EV	12,0
2 RENAULT KWID E-TECH INTENSE	9,5
3 BYD DOLPHIN GS EV	8,4

SUVS ELÉTRICOS	
1 PEUGEOT E2008 GT	6,8
2 VOLVO XC40 RECHARGE PLUS	6,2
3 BYD YUAN PLUS EV	6,2

ESPORTIVOS ELÉTRICOS	
1 FORD MUSTANG MACH-E GT	5,2
2 MERCEDES-BENZ EQS AMG 53	5,0
3 AUDI E-TRON GT RS	4,3

** Consumo urbano (em km/l) *** km/kWh

MELHOR ACELERAÇÃO

HATCHES COMPACTOS	
1 VW POLO GTS	8,9
2 PEUGEOT 208 STYLE T200	9,6
3 HYUNDAI HB20 PLATINUM PLUS TGDI	10,0

SEDÃS COMPACTOS	
1 VW VIRTUS EXCLUSIVE 250 TSI	9,4
2 HYUNDAI HB20S PLATINUM PLUS TGDI	10,3
3 VW VIRTUS HIGHLINE 200 TSI	10,8

SEDÃS MÉDIOS	
1 VW JETTA GLI 350 TSI	6,7
2 BMW 320I M SPORT GP FLEX	7,4
3 AUDI A3 PERFORMANCE S-LINE	7,4

SUVS COMPACTOS	
1 FORD BRONCO SPORT WILDTRAK	7,8
2 AUDI Q3 SPORTBACK S-LINE	7,9
3 FIAT PULSE ABARTH T270	8,1

SUVS MÉDIOS	
1 CAOA CHERY TIGGO 7 PRO TURBO GDI	8,8
2 MITSUBISHI ECLIPSE CROSS HPE-S AWD	9,9
3 VW TAOS HIGHLINE 250 TSI	10,1

SUVS GRANDES	
1 CAOA CHERY TIGGO 8 TURBO GDI	8,7
2 JEEP COMMANDER OVERLAND T270	10,4
3 JEEP COMMANDER OVERLAND TD380	12,7

PICAPES MÉDIAS	
1 RAM RAMPAGE R/T GASOLINA	7,1
2 VW AMAROK EXTREME V6 TD	8,0
3 FORD RANGER LIMITED V6 TD	9,4

ESPORTIVOS	
1 BMW M8 GRAN COUPÉ COMPETITION	3,3
2 PORSCHE 911 CARRERA S CABRIOLET	3,4
3 AUDI R8 COUPÉ PERFORMANCE V10	3,5

HÍBRIDOS	
1 HONDA CIVIC TOURING HYBRID	7,1
2 TOYOTA RAV4 SX HYBRID	8,7
3 HONDA CR-V TOURING HYBRID	8,7

COMPACTOS ELÉTRICOS	
1 BYD DOLPHIN PLUS EV	7,3
2 MINI COOPER S E TOP	7,4
3 GWM ORA 03 GT	8,1

SUVS ELÉTRICOS	
1 SERES 5 EV	4,8
2 BMW IX1 XDRIVE30 M SPORT	5,4
3 BMW IX3 M SPORT	6,6

ESPORTIVOS ELÉTRICOS	
1 TESLA MODEL S PLAID	2,5
2 PORSCHE TAYCAN TURBO S	2,9
3 AUDI E-TRON GT RS	3,3

**** 0 a 100 km/h (em segundos)

MELHOR FRENAGEM

HATCHES COMPACTOS	
1 HYUNDAI HB20 COMFORT 1.0 MT	55,2
2 HYUNDAI HB20 PLATINUM PLUS TGDI	55,2
3 VW POLO MPI	56,3

SEDÃS COMPACTOS	
1 HYUNDAI HB20S PLATINUM PLUS TGDI	53,7
2 VW VIRTUS EXCLUSIVE 250 TSI	55,2
3 VW VIRTUS HIGHLINE 200 TSI	56,8

SEDÃS MÉDIOS	
1 TOYOTA COROLLA XEI	54,1
2 VW JETTA GLI 350 TSI	54,5
3 BMW 320I M SPORT GP FLEX	54,8

SUVS COMPACTOS	
1 FIAT PULSE 1.3 MT	50,4
2 FIAT PULSE DRIVE 1.3 CVT	50,5
3 VW NIVUS HIGHLINE 200TSI	50,7

SUVS MÉDIOS	
1 VW TAOS HIGHLINE 250 TSI	54,5
2 MITSUBISHI ECLIPSE CROSS HPE-S AWD	56,6
3 FORD TERRITORY TITANIUM	58,1

SUVS GRANDES	
1 JEEP COMMANDER OVERLAND TD380	58,6
2 CAOA CHERY TIGGO 8 TURBO GDI	58,9
3 JEEP COMMANDER OVERLAND T270	59,2

PICAPES MÉDIAS	
1 VW AMAROK EXTREME V6 TD	56,6
2 RAM RAMPAGE R/T GASOLINA	59,1
3 NISSAN FRONTIER S 2.3 MT 4X4 TD	59,8

ESPORTIVOS	
1 BMW M3 COMPETITION TRACK	45,4
2 BMW M2 COUPÉ TRACK	47,6
3 AUDI RS Q8	48,1

HÍBRIDOS	
1 KIA NIRO PRESTIGE HEV	54,2
2 HONDA CIVIC TOURING HYBRID	55,9
3 HONDA CR-V TOURING HYBRID	56,5

COMPACTOS ELÉTRICOS	
1 CHEVROLET BOLT EV PREMIER	58,3
2 BYD DOLPHIN EV	58,3
3 MINI COOPER S E TOP	58,4

SUVS ELÉTRICOS	
1 VOLVO XC40 RECHARGE PLUS	53,2
2 CHEVROLET BOLT EUV PREMIER	53,8
3 BMW IX3 M SPORT	54,8

ESPORTIVOS ELÉTRICOS	
1 FORD MUSTANG MACH-E GT	49,7
2 PORSCHE TAYCAN TURBO S	51,4
3 MERCEDES-BENZ EQS AMG 53 4MATIC+	51,7

* Frenagem de 120 a 0 km/h (em metros)

Aceleração: no 0 a 100 km/h, fazemos seis passagens (três em cada sentido da pista), descartamos a melhor e a pior e publicamos a média dos quatro tempos válidos. Nos esportivos com controle de largada, realizamos todas as medições com o dispositivo ativado. **Frenagem:** simula situação de pânico, pressionando o pedal com força total. **Consumo:** há dois ciclos que simulam a condição de rodagem em cidade e estrada. No rodoviário, a velocidade é constante a 100 km/h. No urbano, o carro percorre um circuito com trocas de marcha e velocidades controladas em cada trecho. Há até paradas e saídas para simular um semáforo. Os ciclos são exclusivos da QUATRO RODAS, mas criados com base na norma NBR-7024.

Justo na frente, a Shark se perde na proposta de originalidade

TUBARÃO À VISTA

BYD Shark chega com disposição de predador para enfrentar nosso concorrido mercado

– POR **EDUARDO PASSOS,** da Cidade do México

A BYD tem um plano ambicioso: nos próximos quatro anos, ela quer se tornar a terceira marca que mais vende carros no Brasil. Emplacar quase 250.000 veículos é muita coisa, e não basta só oferecer os elétricos mais baratos do mercado. É necessário oferecê-los em segmentos que tenham muita procura.

Exatamente com essa intenção é que a BYD Shark chegará aqui. Num dos países que mais vendem picapes no mundo, é a hora de a BYD comprar briga onde já há legado, em vez de simplesmente atrair pela eletrificação. Essa, porém, é sua diferença crucial frente às maiores rivais, como Ford Ranger e Toyota Hilux.

A Shark é híbrida plug-in, unindo motor 1.5 turbo a gasolina a dois motores elétricos e totalizando 480 cv e

Caçamba: perde na carga, mas ganha no volume frente à concorrência

Chave no celular pode ser compartilhada via internet

Suspensão: duplo A, na frente e atrás

Longo entre-eixos garante amplo espaço interno

70 kgfm (aproximadamente), com tração integral. É a nova picape média mais potente do mundo, indo de 0 a 100 km/h em 5,2 s. E ainda será a picape mais rápida do país, de quebra.

Ela chega às concessionárias brasileiras ano que vem, bastando detalhes para confirmarem sua produção na Bahia. Fontes sob anonimato apostam em R$ 300.000 como faixa de preço provável.

PARA LONGAS VIAGENS A Shark é um projeto que teve atenção especial por ser o primeiro veículo que a BYD desenvolve sem se preocupar com o consumidor chinês. Ela é pensada apenas nos mercados do resto do mundo, de modo que as condições do nosso país foram consideradas e, de acordo com a vice-presidente global da marca, Stella Li, tratadas com prioridade pelo time de engenharia da empresa.

Uma das necessidades de consumidores de um país continental como o nosso é a autonomia. E, segundo a BYD, o alcance da Shark é de 840 km, significando consumo de 13,3 km/l, em média, no modo híbrido. No modo elétrico, a picape é capaz de rodar 100 km sem queimar uma gota de gasolina. Assim, haverá casos de motoristas que poderão rodar só com os motores elétricos no dia a dia. Sendo uma pernoite mais do que suficiente para a recarga em casa. Em recargas rápidas, leva-se cerca de meia hora para repor a energia de 20 a 80%. Sempre segundo a fábrica.

Já que há um propulsor elétrico em cada eixo, mantém-se a tração integral, e os 429 cv e 66,3 kgfm disponíveis dão e sobram para o ambiente urbano. Uma vez na estrada, basta apertar um botão no console central para colocar o 1.5 turbo na jogada, explorando a Shark em sua plenitude.

Para alcançar o máximo de autonomia possível, a BYD usou a tecnologia que batizou de “cell-to-chassi”, que reduz os compartimentos que segmentam as milhares de pilhas que formam a bateria e, ao mesmo tempo, faz com que elas tenham função estrutural. Como resultado, a Shark tem rigidez comparável à de um veículo monobloco. A ausência do eixo cardã permitiu o uso da suspensão duplo A na frente e atrás, cuja consequência

Meio-termo entre modernidade dos chineses e tradição das picapes

Arranjo trimotor dispensa uso do cardã. Câmeras em HD facilitam a manobra. Acessórios tornarão a Shark uma desbravadora

mais notável é o conforto aprimorado, principalmente na traseira, onde quase não há os solavancos comuns a uma caminhonete média.

Por outro lado, a capacidade de carga foi limitada a 835 kg, ficando bem abaixo dos 1.000 kg, no mínimo, de uma rival a diesel. Para compensar isso, a BYD garantiu 1.435 litros de espaço na caçamba, deixando-a com cerca de 300 l a mais que a média. É uma troca desigual, volume por carga, mas nem sempre se perde.

Brasileiros pouco se importam com a capacidade de reboque – atributo que vale muito para os norte-americanos e por isso Ford, GM e Ram, alardeiam suas virtudes nesse departamento. Mas a Shark traciona 2.500 kg, enquanto a Ranger LTD V6 tolera 3.100 kg e a Hilux SRX 2.8T leva 3.500 kg (sempre reboque com freio). Evocando o benefício das compensações novamente, a Shark possui três tomadas na caçamba e uma na cabine, fornecendo dias e dias de eletricidade diretamente de suas baterias, em qualquer lugar. E, pensando nisso, a BYD mostrou um acessório que deve ser vendido, que é a barraca que se encaixa sobre o teto da picape, acompanhada de luzes, frigobar etc. Embora seja mais confortável dormir na cabine, pois bancos de material que imita couro têm aquecimento e ventilação, e os 3,26 m de entre-eixos, aliados ao chão plano, fazem da Shark a picape média mais confortável na traseira. Mesmo cinco adultos viajam a bordo sem sufoco.

FORMAS E FUNÇÕES Ainda na cabine, o console central ao estilo de uma nave espacial é, sobretudo, útil, com botões de fácil acesso e alças melhores que aquelas sobre os vidros. Ao longo da seção central, há diversas entradas USB, que se completam com o carregador de celular por indução de 50 W (potência rara de se ver).

Ao seu lado, há espaço para um cartão que serve como chave e ainda pode ser substituído pelo próprio smartphone: via app, dá até para compartilhar uma chave virtual à distância. O volante de base chata e raios incompletos é estiloso e, principalmente, prático, unindo comandos de mídia, automação veicular e modos de condução sem ser confuso.

Para quem andou em diversos BYD recentemente, acaba que o display giratório de 12,8" e o quadro de instrumentos de 10,25" quase passam despercebidos. De um lado, isso acontece porque a interface das telas é idêntica à de qualquer outro modelo da chinesa – que, por si, não encanta frente a outras montadoras

Cabine é discreta frente a outros BYD

que capricham no visual do software. Tem mais a ver, porém, com uma reinterpretação das picapes médias que (principalmente por fora) pode ser questionável, mas, sem dúvidas, oferece novidades que farão a concorrência se mexer.

Se esse tubarão é perigoso mesmo, não sabemos. Mas é bom ter cautela frente à silhueta que se aproxima. QR

DO FUNDO DO OCEANO

Boa parte do catálogo que a BYD oferece no Brasil tem inspiração nos mares. É preciso certa licença poética para ver isso, mas é inegável que o aspecto inofensivo do Dolphin, por exemplo, remete bem ao golfinho, que é seu nome em inglês. A Shark (tubarão, também em inglês) segue caminho oposto, sendo mais intuitivo notar suas referências ao predador que aterrorizou no filme de Steven Spielberg. A dianteira, destacou a vice-presidente Stella Li, é um lembrete para as rivais, que serão abocanhadas. Foi desenvolvida sob o comando do designer alemão Wolfgang Egger, ex-Alfa Romeo, Audi e Lamborghini. Irônico que essa boca seja delineada pela barra de led que atravessa o capô e contorna os nichos quadrados dos faróis: é praticamente o mesmo da Ford F-150, que também é copiada nos dois níveis de projetores em cada lado. A diferença da Shark está no meio-termo entre uma grade típica e uma grade falsa: a entrada de ar é diminuta, realçando o já grande emblema da BYD. A traseira, por sua vez, inova na medida do possível para uma picape, com outra régua horizontal iluminada e lanternas grandes, com forma tridimensional bem saliente. Uma guinada importante foi na decoração, onde a BYD abandonou a extravagância do fundo do mar e, mais uma vez, pareceu inspirada pela Ford, combinando laranja e preto típicos das Raptor. Ficou bom, ainda mais porque quase não há plásticos duros.

FICHA TÉCNICA

Motor: gasolina, diant., longitudinal, 4 cil. em linha, turbo, 1.5, 16V, 180 cv. Elétrico: dianteiro com 231 cv e 31,6 kgfm, e traseiro com 204 cv e 34,7 kgfm Potência combinada de 480 cv; torque combinado de 70 kgfm (aprox.)
Câmbio: 1 marcha, tração integral com bloqueio virtual do diferencial
Bateria: LFP, 29,6 kWh, recarga máxima de 40 kW
Direção: elétrica
Suspensão: duplo A (diant. e tras.)
Freios: disco ventilado (diant.), disco sólido (tras.)
Pneus: R18
Dimensões: comprimento, 545,7 cm; largura, 197,1 cm; altura, 192,5 cm; entre-eixos, 326 cm; peso, 2.665 kg; caçamba, 1.435 litros; altura livre do solo, 21 cm; ângulo de ataque, 31°; ângulo de saída, 19,3°; inclinação máxima, 30°

VEREDICTO

A Shark inova no segmento como há tempos não se vê. Cabe à BYD, agora, oferecer preço e, principalmente, durabilidade. Mas isso só o tempo nos mostrará.

★★★★½

FOTOS DIVULGAÇÃO

INÊS 249

COM QUE CARRO EU VOU?

Na mesma faixa de preço você pode escolher flex ou elétrico. Alinhamos Hyundai Creta e GWM Ora 03, para ajudá-lo a responder

POR **ISADORA CARVALHO** | FOTOS **FERNANDO PIRES**

O Ora 03 é menor e mais baixo, mas entre-eixos é maior que o do Creta

A divisão dos carros por categorias ajuda a organizar o mercado e a balizar os preços. Mas essa regra, normalmente, não é seguida no momento da compra do zero-km. Não é incomum recebermos questionamentos de leitores que estão em dúvida entre um hatch e um SUV, simplesmente porque os dois têm o mesmo preço. E a chegada dos elétricos ampliou esse tipo de situação, não só em número, mas também em virtude da tecnologia completamente diferente.

Com cerca de R$ 150.000 você levaria para casa um Hyundai Creta ou um GWM Ora 03? Sim, trata-se de um SUV compacto equipado com motor 1.0 turbo e de um hatch movido somente a eletricidade.

O Creta convocado para este comparativo é a nova versão Limited Safety, que está mais equipada com tecnologias de auxílio à condução e o Ora 03 entra na briga com o pacote de entrada, Skin, que regula em equipamentos com o SUV. A escolha do Creta é pelo fato de ter sido o carro mais vendido para particulares (pessoas físicas) em 2023 (tirando da conta a venda para empresas). Já o critério para a escolha do GWM Ora 03 Skin para este embate não foi baseado em vendas, afinal o BYD Dolphin é o elétrico mais vendido do Brasil e o Ora 03 segue em terceiro no ranking de vendas (até abril/2024), atrás do Dolphin Mini. O compacto na sua versão de entrada, Skin, venceu o comparativo contra o BYD Dolphin em nossa pista e, portanto, mereceu a convocação.

DUAS PROPOSTAS Em agosto de 2021, a Hyundai atualizou o Creta com mudanças no conjunto mecânico e alteração completa no design. Adotou um estilo polêmico com um conjunto óptico dividido em quatro partes e lanternas igualmente repartidas. Ousou bastante, porém essa ousadia não impediu o sucesso do SUV no mercado.

A dianteira do Ora 03 demonstra evidentes inspirações em Porsche 911, Mini e Fusca graças aos faróis arredondados, que ficam em destaque com o capô mais inclinado. A traseira é o ponto alto do estilo e foge de qualquer comparação, principalmente pela lanterna na moldura do vidro.

Com os dois modelos lado a lado, o porte do Creta impressiona e promove a sensação de que o SUV oferece muito mais espaço, mas não é bem assim. Apesar de ser mais comprido e alto, o SUV tem um entre-eixos menor (261 cm) em relação ao Ora 03 (265 cm). Esse espaço extra faz com que o hatch ofereça mais conforto para as pernas de quem viaja no banco traseiro, exatos 2 cm a mais. O espaço para a cabeça também é um pouco mais generoso no elétrico, tanto na primeira quanto na segunda fileira. Porém, o Creta mostra que é um carro familiar ao acomodar melhor três ocupantes no banco traseiro por oferecer 3,5 cm a mais para os

Ele é maior e carrega quase o dobro no porta-malas

ombros, além de quase o dobro de capacidade de porta-malas com 422 litros ante 228 litros de volume, no Ora 03.

CIDADE E ESTRADA O desempenho do Ora é superior por trazer um motor elétrico que rende até 171 cv e 25,5 kgfm, enquanto o Creta vem equipado com o motor 1.0 turbo com 120 cv e 17,5 kgfm. Essa diferença de potência e torque é suficiente para explicar a vantagem de 3,2 segundos do Ora 03 (8,1 s) contra o Creta (11,3 s), no 0 a 100 km/h. Nas retomadas o elétrico também supera o SUV e a diferença chega a 3 segundos de 80 a 120 km/h.

É no comportamento dinâmico que fica evidente que os modelos têm propostas completamente distintas. Enquanto o elétrico oferece uma condução mais esportiva com uma suspensão com ajuste mais firme, como a direção; o SUV privilegia o conforto com um sistema de amortecimento que absorve bem as irregularidades do piso.

Na direção do Ora 03 é possível sentir qualquer ondulação do pavimento e isso prejudica o conforto em ruas esburacadas, mas no asfalto liso contribui para uma direção mais prazerosa e empolgante, graças também à característica do torque instantâneo, presente em todos os elétri-

Motor elétrico rende até 171 cv. A mudança de marcha é por um botão giratório

Carroceria é mais estável por ser mais baixa e pelo peso das baterias no assoalho

Rodas são aro 18" e os faróis full-led são dispostos de forma arredondada

Luzes de seta e ré estão concentradas no para-choque

1.0 turbo rende até 120 cv, acoplado ao câmbio automático de seis velocidades

Posição de dirigir elevada e banco traseiro com mais espaço para três pessoas

Rodas de 17" têm desenho exclusivo. Faróis são repartidos em quatro partes

cos. Por ter um centro de gravidade mais baixo, a carroceria se torna mais estável e transmite mais segurança.

O Creta traz uma posição de dirigir mais alta, que também agrada e traz melhor visibilidade, mas a proposta é outra, não é um carro com foco em trazer emoção para a direção. A entrega de desempenho do motor 1.0 turbo combinado com o câmbio automático de seis marchas é satisfatória, principalmente pelo máximo de torque sendo entregue cedo, aos 1.500 rpm, contribuindo para acelerações progressivas e vigorosas. A questão é que o ruído do motor em rotação máxima invade a cabine e gera incômodo – medimos 62,2 dBA nesta condição, enquanto não houve nenhum ruído interno para medir no Ora 03, já que seu motor não faz barulho e isso é uma vantagem a bordo.

O interior do elétrico traz a combinação de materiais emborrachados e revestimento dos bancos em material que imita couro. A cabine bicolor confere modernidade, e o quadro de instrumentos digital (10,25") e a multimídia (10,25") combinados na mesma moldura evidenciam sofisticação. Já a cabine do SUV traz peças bem encaixadas, mas não há o emprego de materiais emborrachados e os bancos, em tecido, poderiam ter uma

Design polêmico vai mudar, assim como ocorreu com o HB20

melhor qualidade percebida. Já a multimídia com 8" poderia ter grafismos mais modernos, mas o quadro de instrumentos (7") é digital, apesar de ainda ser acompanhado por mostradores analógicos.

Em conteúdo, ambos os modelos são bem equipados, mas o Ora 03 ganha vantagem ao oferecer tecnologias de assistência ao motorista exclusivas, como piloto automático adaptativo, leitura de placas de velocidade, alertas de ponto cego e tráfego cruzado, além de câmera 360º e sensores de estacionamento dianteiros. O Creta traz assistências que também vêm no rival como alerta de colisão com frenagem automática de emergência e sistema de permanência em faixa.

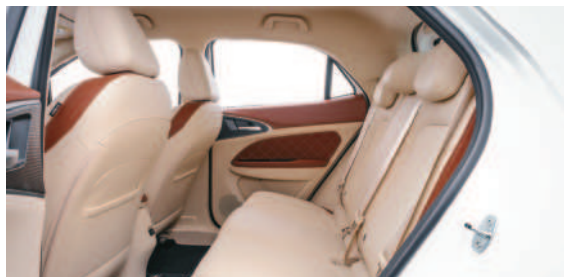
A escolha entre um ou outro vai depender do estilo de vida do comprador. Afinal, compactos elétricos têm uma vocação mais urbana e, portanto, se houver uma demanda por viagens rodoviárias constantes e de longas distâncias, o GWM não será adequado. A autonomia declarada é de 232 km, o suficiente para viagens curtas e rodagem urbana. Mesmo com essas limitações, o Ora 03 pode compensar com o menor custo de manutenção. A GWM oferece cinco anos de revisões gratuitas, enquanto o gasto nos primeiros cinco anos com manutenção do Creta é de R$ 2.317 (revisões até 50.000 km). A despesa com combustível após 50.000 km rodando com o SUV será de R$ 24.957 (considerando o consumo urbano e o preço médio da gasolina em São Paulo, R$ 5,74). Já com o Ora essa despesa seria de R$ 10.345 apenas com recarga doméstica considerando o preço do kWh em São Paulo.

Ser elétrico deu ao Ora vantagem no desempenho e no menor custo de manutenção. Enquanto ter motor a combustão garante autonomia e versatilidade superiores às do Creta. Mas há outros aspectos a considerar, no caso partitular deste comparativo. O GWM se destacou em comportamento dinâmico, acabamento e tecnologias de auxílio à condução, além de ter revisões gratuitas. E o Hyundai ofereceu mais espaço no banco de trás e no porta-malas. Pelo conjunto apresentado, o Ora 03 se sagra vencedor da disputa. QR

GWM ORA 03

Acabamento é bicolor e traz modernidade, mas pode cansar com o tempo de convivência e parte clara fica mais sujeita a manchas e sujeira. Quadro de instrumentos digital e central multimídia têm 10,25 polegadas e estão dispostas sob a mesma moldura.

HYUNDAI CRETA

Central multimídia tem conexão sem fio com Apple CarPlay e Android Auto e é acompanhada de carregador sem fio para smartphones. Quadro de instrumentos digital tem grafismos modernos, enquanto multimídia traz um design mais antiquado.

Materiais empregados no acabamento são de melhor qualidade. Porta-malas tem apenas 228 litros

Bancos da versão Limited Safety são apenas de tecido. E o túnel central é um pouco elevado. Porta-malas tem 422 litros de capacidade

TESTE QUATRO RODAS

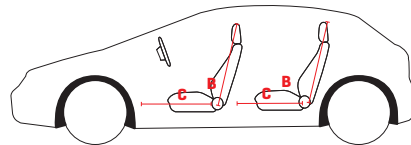
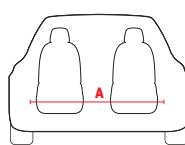
ACELERAÇÃO	ORA 03 SKIN	CRETA
0 a 100 km/h	8,1 s	11,3 s
0 a 1.000 m	30,1 s - 166,5 km/h	33,1 s - 152,5 km/h
VELOCIDADE MÁXIMA*	160 km/h	180 km/h
RETOMADAS		
D 40 a 80 km/h	3,1 s	5,2 s
D 60 a 100 km/h	4,1 s	7 s
D 80 a 120 km/h	5,9 s	8,9 s
FRENAGENS		
60/80/120 km/h a 0	14,3/26,1/58,8 m	14,8/26,4/59,2 m
CONSUMO		
Urbano	-	11,5 km/l
Rodoviário	-	14,4 km/l
RUÍDO INTERNO		
Neutro/RPM máx.	-/-	41,8/62,2 dBA
80/120 km/h	60,6/74,2 dBA	63,2/69,5 dBA
AFERIÇÃO		
Velocidade real a 100 km/h	99 km/h	97 km/h
Rotação do motor a 100 km/h	-	2.250 rpm
Volante	2,5 voltas	3 voltas
SEU BOLSO		
Preço básico	R$ 150.000	R$ 154.690
Concessionárias	69	224
Garantia	5 anos	5 anos

CONDIÇÕES DE TESTE: Ora/Creta alt. 660 m; temp., 28/33°C; umid. relat., 66/32%; press., 757/1.011,5 mmHg.
*Dados de fábrica

FICHA TÉCNICA

ORA 03: **Motor:** elétrico, dianteiro, 171 cv, 25,5 kgfm **Bateria:** íon-lítio, 48 kWh **Autonomia:** 232 km (Inmetro) **Câmbio:** automático, 1 marcha + ré, tração dianteira **Direção:** elétrica **Suspensão:** McPherson (diant.), eixo de torção (tras.) **Freios:** disco ventilado (diant.) sólidos (tras.) **Pneus:** 215/50 R18 **Peso:** 1.580 kg **Dimensões:** comprimento, 423,5 cm; largura, 182,5 cm; altura, 160,3 cm; entre-eixos, 265 cm; porta-malas, 228 l

CRETA: **Motor:** flex, dianteiro, 3 cilindros, 12 V, turbo, injeção direta, 998 cm³, 120 cv a 6.000 rpm, 17,5 kgfm a 1.500 rpm **Câmbio:** automático, 6 marchas, tração dianteira **Direção:** elétrica **Suspensão:** McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.) **Freios:** disco ventilado (diant.) e sólido (tras.) **Pneus:** 215/60 R17 **Peso:** 1.270 kg **Dimensões:** comprimento, 430 cm; largura, 179 cm; altura, 163,5 cm; entre-eixos, 261 cm; porta-malas, 422 l; tanque de combustível, 50 litros

ERGONOMIA

ORA 03 – A: 148 cm (d) / 144,5 cm (t) **B:** 95 cm (d) / 93 cm (t) **C:** 95 (d) / 98 cm (t)
CRETA – A: 151 cm (d) / 148 cm (t) **B:** 94,5 cm (d) / 92 cm (t) **C:** 100,1 (d) / 96 cm (t)

VEREDICTO

Ora 03 ganha por oferecer mais tecnologia de segurança, desempenho superior e menor custo de manutenção.

ORA 03 **CRETA**

HORA DE FAZER CONTAS

Prêmio Menor Custo de Uso destaca os carros que menos pesam no bolso dos proprietários, no primeiro ano da posse

POR **EDUARDO PASSOS** | FOTOS **FERNANDO PIRES**

Além de todos os problemas que a pandemia de Covid-19 trouxe, quem buscava comprar um carro zero-km nos últimos anos passou por maus bocados. Os preços dispararam, as filas de espera cresceram tanto quanto e vários lançamentos foram adiados.

Mas a maré virou, e os últimos meses foram marcados por intensa renovação no mercado brasileiro: as chinesas BYD e GWM ampliaram a oferta de veículos elétricos e híbridos, obrigando a concorrência a derrubar o preço de seus produtos. Mesmo entre os carros a combustão, até líderes de venda como a Jeep, entre os SUVs, precisaram dar descontos para manter a atratividade em meio a cada vez mais opções.

As montadoras, entretanto, têm alguns dos melhores calculistas do país, e é raro que algum automóvel seja precificado fora do ponto ideal. Some tudo isso ao fato de que a indústria tem variações cada vez menores de eficiência e o resultado só poderia ser valores (e custo/benefício) muito semelhantes, ao menos no papel.

TABELA DE CÁLCULO

COMBUSTÍVEL
Média ponderada (70% urbano, 30% rodoviário), a partir de números do Inmetro. Preços (R$ 5,84/l gasolina e R$ 5,96/l diesel) são valores médios da Petrobras. A eletricidade (R$ 0,73/kWh-AC e R$ 2/kWh-DC) segue média da Aneel e apuração empírica, respectivamente. Calculamos o custo de rodar 15.000 km, referência de distância média percorrida em um ano.

MANUTENÇÃO
Despesas com as revisões previstas pelas fábricas para o primeiro ano ou 15.000 km.

SEGURO
O valor publicado refere-se à menor cotação dentre todas as obtidas pela TEx, fornecedora do Teleport, software de gestão e multicálculo para corretoras. Perfil QUATRO RODAS: homem, casado, 35 anos, sem filhos.

CUSTO MENSAL
Obtido pela soma das despesas durante um ano dividido por 12 meses.

PREÇO DE TABELA
Os valores são os sugeridos pelas fábricas, coletados no final de abril.

Um tira-teima útil é este Menor Custo de Uso, onde vamos além do Pix necessário para tirar o carro da loja. Apuramos, também, o montante desembolsado em manutenção, seguro e consumo de combustível, a fim de chegar a um desempate.

Em 2024, incluímos a desvalorização do veículo, que se torna mais importante à medida que as assinaturas se popularizam. Também colocamos híbridos na conta (a fim, inclusive, de avaliar a diferença de custo frente aos carros convencionais) e, na mesma pegada, incluímos os elétricos mais baratos do mercado, com método próprio para calcular o gasto com a recarga.

O IPVA pode parecer inserido por preciosismo, dado que, em São Paulo (nossa base de cálculo), ele raramente variou, mas a repercussão da alíquota foi tira-teima em vários casos.

Os métodos de apuração estão destacados no box acima e os rankings de cada segmento foram definidos com base no valor mensal obtido.

PREÇO
R$ 93.765

CUSTO/MÊS
R$ 1.681

REVISÃO
R$ 472

SEGURO
R$ 2.995

IPVA
R$ 3.751

GASTO C/ COMBUSTÍVEL
R$ 6.203 (anual)

DEPRECIAÇÃO
R$ 6.755 (anual)

→ **HATCHES**

1º CHEVROLET ONIX LT MT

Incluímos o valor de revenda na conta, e o Onix deixou claro a importância disso

Na categoria que reúne os carros mais em conta do país, o preço de tabela fala alto, mas quem optar por um Chevrolet Onix pode se dar bem a longo prazo: o modelo da GM é o mais caro do páreo e, mesmo assim, levou o prêmio com vantagem confortável. Não à toa, é a versão mais emplacada na família do hatch da marca, ainda que não seja a variante de entrada.

O mérito da vitória é da baixa desvalorização, de só 7,2% – praticamente a metade do resto dos concorrentes. Desse modo, quem vendesse um Onix LT manual após um ano economizaria cerca de R$ 580 comparado a quem fizesse o negócio com algum dos outros quatro.

Em relação ao ano passado, o Renault Kwid saiu de cena por conta das vendas ruins, deixando-o fora do top 5. O Hyundai HB20 herdaria o primeiro lugar, mas perde valor comparado ao Onix, ainda que o vença em termos de seguro e manutenção.

Já no duelo entre Fiat Argo e Mobi, o carro menor fica na frente por meros R$ 19/mês, graças ao IPVA e seguro. Isso porque o Argo tem revisão mais barata e desvalorização nominalmente menor.

Por fim, o Volkswagen Polo Track fica em quinto dado o fato de não ser o mais barato em nada e ainda acumular a maior perda de valor.

Detalhe interessante é a proximidade dos concorrentes em termos de consumo: os gastos com gasolina estão todos entre R$ 6.200 e R$ 6.400 anuais. Um indicativo de quanto os times de engenharia das diferentes montadoras levaram seus motores 1.0 aspirados ao limite de eficiência que essa faixa de preço permite.

	2º HYUNDAI HB20 COMFORT PLUS 1.0 MT	3º FIAT MOBI LIKE 1.0	4º FIAT ARGO DRIVE 1.0	5º VW POLO TRACK
PREÇO	R$ 89.490	R$ 72.990	R$ 86.990	R$ 87.290
CUSTO/MÊS	R$ 2.178	R$ 2.192	R$ 2.228	R$ 2.336
REVISÃO	R$ 317	R$ 500	R$ 496	R$ 676
SEGURO	R$ 2.657	R$ 3.262	R$ 5.042	R$ 3.131
IPVA	R$ 2.197	R$ 2.920	R$ 3.480	R$ 3.492
GASTO C/ COMBUSTÍVEL	R$ 6.342 (anual)	R$ 6.294 (anual)	R$ 6.398 (anual)	R$ 6.294 (anual)
DEPRECIAÇÃO	R$ 13.236 (anual)	R$ 13.324 (anual)	R$ 11.323 (anual)	R$ 14.443 (anual)

INÊS 249

PREÇO
R$ 158.590

CUSTO/MÊS
R$ 2.234

REVISÃO
R$ 513

SEGURO
R$ 4.371

IPVA
R$ 6.344

GASTO C/ COMBUSTÍVEL
R$ 6.749 (anual)

DEPRECIAÇÃO
R$ 8.830 (anual)

→ SEDÃS

1º TOYOTA COROLLA XEI

Manter um Corolla é caro, mas, na hora de vendê-lo, a conta também se inverte

No ano passado, a Toyota venceu entre os sedãs com sua opção mais barata do segmento, o Yaris Sedan. O título de 2024 fica na casa, mas passa às mãos do Toyota Corolla XEi.

Ele custa R$ 158.950 (os oponentes vão de R$ 95.590 a R$ 128.990), mas a desvalorização do Corolla é tão pequena que chega a ser quatro vezes menor. É aí que vemos a transversalidade de nossas premiações: a Toyota, rotineiramente, fica entre as marcas mais bem avaliadas de Os Eleitos. A boa fama importa, e facilita a vida na hora de repassar o carro.

O preço de tabela encarece o IPVA e o seguro do Corolla XEi só é mais em conta do que o cotado para o Fiat Cronos. Logo, em geral, mantê-lo custa mais até a hora da revenda, quando o jogo vira completamente.

O sedã da Fiat se manteve no ranking, mas tanto a apólice quanto a acentuada desvalorização fizeram-no descer do pódio. O Onix Plus "desonra" o irmão vencedor por também perder muito valor e fica em quinto.

O Volkswagen Virtus é o segundo mais caro da categoria (ainda que seja R$ 30.000 mais barato que o Corolla). A VW, porém, acaba fazendo bonito no aspecto de revenda, com 11% de desvalorização que deixam seu carro muito próximo ao HB20S (17%), o novo vice-campeão.

Para quem não estava sequer entre os sedãs mais vendidos de 2023, o HB20S excedeu expectativas ao beliscar a segunda posição. Mas que ele dê graças ao IPVA, já que o preço de tabela bem inferior do Hyundai reflete no imposto anual e garante que, por apenas R$ 33 mensais, seu custo de propriedade seja inferior ao do Virtus.

	2º HYUNDAI HB20S COMFORT PLUS 1.0 MT	3º VOLKSWAGEN VIRTUS COMFORTLINE	4º FIAT CRONOS DRIVE 1.3 MT	5º CHEVROLET ONIX PLUS LTZ AT
PREÇO	R$ 95.590	R$ 128.990	R$ 99.990	R$ 117.580
CUSTO/MÊS	R$ 2.565	R$ 2.577	R$ 3.136	R$ 3.279
REVISÃO	R$ 317	R$ 744	R$ 556	R$ 472
SEGURO	R$ 3.631	R$ 3.892	R$ 4.754	R$ 3.835
IPVA	R$ 3.824	R$ 5.160	R$ 4.000	R$ 4.703
GASTO C/ COMBUSTÍVEL	R$ 6.397 (anual)	R$ 6.893 (anual)	R$ 6.261 (anual)	R$ 6.731 (anual)
DEPRECIAÇÃO	R$ 16.616 (anual)	R$ 14.235 (anual)	R$ 22.063 (anual)	R$ 23.601 (anual)

INÊS 249

PREÇO
R$ 117.990

CUSTO/MÊS
R$ 2.724

REVISÃO
R$ 668

SEGURO
R$ 3.531

IPVA
R$ 4.720

GASTO C/ COMBUSTÍVEL
R$ 6.953 (anual)

DEPRECIAÇÃO
R$ 16.812 (anual)

→ **SUVS COMPACTOS**

1º FIAT FASTBACK T200

Na categoria mais acirrada, IPVA é fiel na balança do Fastback, mais barato aqui

Como vemos, o preço de tabela do carro acaba repercutindo em gastos inevitáveis ao longo do tempo de propriedade. Logo, um carro mais barato é ainda mais em conta quando a diferença é acentuada, como no caso do Fiat Fastback T200, o utilitário cupê de entrada da marca italiana.

Entre os SUVs compactos, quase tudo é parelho: preço de seguro, consumo de combustível, desvalorização relativa... Mas a depreciação do Fastback é ponto fora da curva, ficando longe dos 20% que os outros carros circundam; tanto isso quanto (novamente) o IPVA em conta dão o título ao Fiat, ainda que sua manutenção seja salgada.

O peso desses aspectos no Fastback são corroborados pelos carros que completam o top 3: Nissan Kicks e Hyundai Creta são o segundo e terceiro modelo mais baratos e que menos perdem valor, respectivamente. E o Kicks também tem sua primeira revisão acima dos R$ 600.

No caso de Volkswagen T-Cross e Chevrolet Tracker, a lógica se inverte, pois ambos têm preço de tabela elevado e depreciação um pouco mais acentuada, compensando nos bons preços de seguro e revisão.

Considerando o poder aquisitivo de quem se dispõe a pagar mais de R$ 160.000 nesses SUVs compactos (com opções muito mais baratas disponíveis), dá para dizer que o custo de uso extra é bem pago – desde que as virtudes de cada um também satisfaçam seus donos, é claro.

Ainda vale ressaltar que, mais uma vez, os custos de combustível, sempre parelhos, ficaram longe de determinar alguma posição nos rankings.

	2º NISSAN KICKS ADVANCE	3º HYUNDAI CRETA LIMITED	4º VOLKSWAGEN T-CROSS COMFORTLINE	5º CHEVROLET TRACKER PREMIER
PREÇO	R$ 135.990	R$ 152.690	R$ 160.900	R$ 170.140
CUSTO/MÊS	R$ 3.501	R$ 3.993	R$ 4.386	R$ 4.513
REVISÃO	R$ 615	R$ 367	R$ 0	R$ 456
SEGURO	R$ 3.911	R$ 3.614	R$ 3.666	R$ 3.483
IPVA	R$ 5.440	R$ 6.108	R$ 6.440	R$ 6.806
GASTO C/ COMBUSTÍVEL	R$ 7.283 (anual)	R$ 7.239 (anual)	R$ 6.991 (anual)	R$ 7.887 (anual)
DEPRECIAÇÃO	R$ 24.762 (anual)	R$ 30.585 (anual)	R$ 35.539 (anual)	R$ 35.525 (anual)

QUATRO RODAS MENOR CUSTO DE USO SUVS MÉDIOS 2024

PREÇO
R$ 177.390

CUSTO/MÊS
R$ 3.172

REVISÃO
R$ 513

SEGURO
R$ 4.465

IPVA
R$ 7.096

GASTO C/ COMBUSTÍVEL
R$ 7.263 (anual)

DEPRECIAÇÃO
R$ 18.733 (anual)

→ SUVS MÉDIOS

1º TOYOTA COROLLA CROSS XRE

Corolla Cross tem destaques, mas o equilíbrio garante a média em seu favor

É difícil parar o Corolla: tal como nos sedãs, o título entre os SUVs médios cabe ao Toyota Corolla Cross XRE, ainda que por motivos diferentes. Esse é o primeiro ano em que híbridos têm uma categoria à parte, e todo top 5 dela é formado pelos utilitários desse porte, mas só o campeão dela teria lugar aqui (e não é surpresa quem ele é).

O Corolla Cross XRE, com seu 2.0 aspirado, desvaloriza mais do que o Jeep Compass Longitude 1.3 turbo flex. Mas seguro e manutenção do Toyota são menores e seu consumo já salva cerca de R$ 100 por mês.

Entre os dois, vem o novo Caoa Chery Tiggo 7 Sport, que vende muito graças ao preço de SUV compacto: apenas R$ 134.990. O IPVA ajuda e o custo de manutenção não o atrapalha. A desvalorização de 13% é, nominalmente, leve.

O seguro é caro, mas tende a melhorar se o novo centro de distribuição da Caoa Chery diminuir o tempo de reposição de peças e ainda barateá-las, como prometido.

O Mitsubishi Eclipse Cross HPE, por outro lado, tem a manutenção mais cara de todas e a desvalorização, ainda que percentualmente adequada, é acentuada pelo preço. Números de seguro e consumo do 1.5 turbo, por outro lado, ficam na média.

A queda de 21% no preço do VW Taos Comfortline significa quase R$ 40.000 perdidos. A manutenção é grátis e sua apólice é a mais barata do páreo, de modo que acontece fenômeno inverso ao dos que têm um Corolla XRE: manter um Taos Comfortline é a opção mais atraente, até que, na hora de vendê-lo, as coisas se invertem.

	2º CAOA CHERY TIGGO 7 SPORT	3º JEEP COMPASS LONGITUDE T270 FLEX	4º MITSUBISHI ECLIPSE CROSS HPE	5º VOLKSWAGEN TAOS COMFORTLINE
PREÇO	R$ 134.990	R$ 196.990	R$ 185.990	R$ 186.990
CUSTO/MÊS	R$ 3.225	R$ 3.243	R$ 3.793	R$ 4.839
REVISÃO	R$ 625	R$ 664	R$ 1.222	R$ 0
SEGURO	R$ 7.062	R$ 5.459	R$ 5.577	R$ 4.006
IPVA	R$ 5.400	R$ 7.880	R$ 7.440	R$ 7.480
GASTO C/ COMBUSTÍVEL	R$ 7.871 (anual)	R$ 8.437 (anual)	R$ 7.834 (anual)	R$ 7.530 (anual)
DEPRECIAÇÃO	R$ 17.752 (anual)	R$ 16.471 (anual)	R$ 23.448 (anual)	R$ 39.050 (anual)

INÊS 249

PREÇO
R$ 98.670

CUSTO/MÊS
R$ 2.271

REVISÃO
R$ 798

SEGURO
R$ 6.112

IPVA
R$ 1.973

GASTO C/ COMBUSTÍVEL
R$ 7.369 (anual)

DEPRECIAÇÃO
R$ 11.003 (anual)

→ **PICAPES**

1º VOLKSWAGEN SAVEIRO ROBUST CS

Apesar do seguro alto, Saveiro aproveita IPVA menor e Strada com revenda ruim

O segmento mais diverso do Menor Custo de Uso é o das picapes, então, mais do que um mérito subjetivo, é importante contextualizar os números.

Coube às duas caminhonetes compactas os primeiros lugares, mas, se nas vendas a Fiat Strada esbanja, a Volkswagen Saveiro dá o troco aqui.

Suas versões mais vendidas são de cabine simples, com IPVA mais barato do que o restante desse especial no estado de São Paulo; só 2%. A Saveiro Robust é mais um veículo que vence pela desvalorização, que é duas vezes e meia menor do que a da Strada Endurance, com cerca de R$ 15.000 a menos de perda após um ano.

Só assim para que ela saísse vencedora, já que bebe mais e tem manutenção mais cara. Mas nada como o seguro, que é quase o dobro e, como no Tiggo 7 Sport, pode estar relacionado ao fato de esse ser um modelo novo. Como os cálculos das seguradoras ainda estão sendo calibrados, a tendência é que sejam “arredondados” para cima.

Fiat Toro e Ram Rampage têm a mesma base, com mudanças na carroceria e interior. Mas o 2.0 turbo diesel da Rampage Laramie a encarece e prejudica a revenda, quando a diferença para a Toro Freedom 1.3 turbo flex fica em torno dos R$ 13.000. O IPVA bem maior da Rampage também ajuda a deixá-la em quarto lugar.

Única média do páreo, a Toyota Hilux SRX Plus tem gastos com combustível até menores que os da Toro, mas tem, de longe, o maior seguro e a maior perda de valor do Menor Custo de Uso de 2024. É soma equivalente a um carro zero-km, e nisso o quinto lugar vem naturalmente.

	2º FIAT STRADA ENDURANCE 1.3 CP	3º FIAT TORO FREEDOM 1.3 FLEX	4º RAM RAMPAGE LARAMIE DIESEL	5º TOYOTA HILUX SRX PLUS
PREÇO	R$ 103.490	R$ 156.990	R$ 262.990	R$ 334.890
CUSTO/MÊS	R$ 3.243	R$ 3.467	R$ 4.956	R$ 7.958
REVISÃO	R$ 540	R$ 692	R$ 1.124	R$ 1.173
SEGURO	R$ 3.877	R$ 4.298	R$ 4.921	R$ 16.861
IPVA	R$ 2.070	R$ 6.280	R$ 10.520	R$ 13.396
GASTO C/ COMBUSTÍVEL	R$ 6.481 (anual)	R$ 9.054 (anual)	R$ 8.484 (anual)	R$ 8.569 (anual)
DEPRECIAÇÃO	R$ 25.950 (anual)	R$ 21.276 (anual)	R$ 34.427 (anual)	R$ 55.497 (anual)

QUATRO RODAS
MENOR CUSTO DE USO HÍBRIDOS 2024

PREÇO	R$ 210.990
CUSTO/MÊS	R$ 4.068
REVISÃO	R$ 482
SEGURO	R$ 5.740
IPVA	R$ 8.440
GASTO C/ COMBUSTÍVEL	R$ 5.233 (anual)
DEPRECIAÇÃO	R$ 28.925 (anual)

→ HÍBRIDOS

1º TOYOTA COROLLA CROSS XRX

Híbridos devem ser econômicos e fáceis de manter. Ponto para o Corolla Cross

E deu Corolla de novo. Desta vez, o Toyota Corolla Cross XRX Hybrid que leva a taça na estreia da categoria dedicada aos híbridos no Menor Custo de Uso. Mas foi por pouco, dado que o GWM Haval H6 HEV (também híbrido convencional) vem logo atrás.

Aqui, o consumo de combustível bem melhor do Corolla Cross determinou sua colocação. São 17,8 km/l, contra 13,8 km/l do Haval H6, cuja revisão custa o dobro.

É curioso que o carro-chefe da GWM desvalorize menos não só que o Corolla Cross, mas que o Corolla Altis Hybrid, que fica em terceiro. O consumo do sedã (18,5 km/l), vale citar, representa economia de R$ 1.645 no ano, que não compensam sua perda acentuada na revenda.

Os híbridos plug-in decepcionaram. O preço maior dos PHEV reflete no IPVA, mas o BYD Song Plus até que tem a menor depreciação dessa categoria jogando a seu favor.

O seguro do Song Plus, todavia, é muito maior do que de todos os outros – o que é parcialmente ligado ao fato de o SUV médio ser importado e ter mecânica mais complexa. O Caoa Chery Tiggo 8 Pro também é assim, mas tem apólice bem menor.

A vantagem no seguro é compensada pelo consumo fraco do Tiggo 8 (11 km/l), que representa até R$ 3.000 a mais de gastos no ano. E frente ao Song Plus, a desvalorização é 4% maior, que implica em cerca de R$ 10.000 de diferença na queda do preço depois de 12 meses.

Note, entretanto, que, do Toyota Corolla Cross ao Tiggo 8, são R$ 818 de diferença por mês. Proporcionalmente, é a categoria mais acirrada deste especial.

	2º GWM HAVAL H6 HEV	3º BYD SONG PLUS	4º TOYOTA COROLLA ALTIS HYBRID	5º CAOA CHERY TIGGO 8 PHEV
PREÇO	R$ 214.000	R$ 229.800	R$ 198.890	R$ 239.990
CUSTO/MÊS	R$ 4.270	R$ 4.437	R$ 4.629	R$ 4.855
REVISÃO	R$ 920	R$ 950	R$ 476	R$ 550
SEGURO	R$ 8.200	R$ 12.692	R$ 5.502	R$ 6.113
IPVA	R$ 8.560	R$ 9.192	R$ 7.956	R$ 9.600
GASTO C/ COMBUSTÍVEL	R$ 6.633 (anual)	R$ 6.052 (anual)	R$ 4.988 (anual)	R$ 7.986 (anual)
DEPRECIAÇÃO	R$ 26.929 (anual)	R$ 24.360 (anual)	R$ 36.625 (anual)	R$ 34.017 (anual)

PREÇO
R$ 99.990

CUSTO/MÊS
R$ 1.840

REVISÃO
R$ 157

SEGURO
R$ 4.818

IPVA
R$ 4.000

GASTO C/ COMBUSTÍVEL
R$ 1.878 (anual)

DEPRECIAÇÃO
R$ 11.223 (anual)

→ **ELÉTRICOS**

1º RENAULT KWID E-TECH

E-Kwid é espartano com revenda peculiar. Quem compra um agora se dá bem

No outro segmento que estreia no Menor Custo de Uso, consideramos carros elétricos até R$ 200.000, a fim de destacar os modelos que vêm ganhando volume digno de veículos comuns nas ruas. Mesmo assim, tudo é muito novo no mundo dos EVs, e números frios podem confundir.

O Renault Kwid E-Tech é o segundo carro mais barato de se manter dos 35 que existem no segmento. Seu trunfo é, claro, o preço da eletricidade, principalmente quando utilizada a recarga doméstica. Mas, por ser o elétrico mais barato, ganha fôlego no IPVA e o compartilhamento de muitas peças com o Kwid 1.0 derruba o preço do seguro se comparado aos outros. Além disso, sua manutenção só é mais cara que a do BYD Dolphin Mini, segundo colocado, cuja primeira revisão acontece fora do período de cálculo do nosso regulamento.

O Kwid ainda traz a menor desvalorização, mas são números bagunçados pelo desconto de R$ 50.000 que a Renault aplicou ao carro nos últimos meses. Simultaneamente, Dolphin e Dolphin Mini ainda carecem de maior volume para que a depreciação seja mais precisa. Já o GWM Ora 03 Skin perde para seus maiores rivais em aspectos como a revenda, manutenção, consumo de eletricidade e seguro, deixando em quarto.

O JAC e-JS1, com a presença reduzida da marca e exigência de usar adaptadores para se conectar aos eletropostos nacionais, é o que mais perde valor e que tem a apólice mais elevada. Mas, de longe, os cinco EVs são os que menos gastam com combustível, com três híbridos vindo em seguida. 80% do top 10 nesse aspecto. QR

	2º BYD DOLPHIN MINI	3º BYD DOLPHIN GS 180EV	4º GWM ORA 03 SKIN	5º JAC E-JS1
PREÇO	R$ 115.800	R$ 149.800	R$ 150.000	R$ 126.900
CUSTO/MÊS	R$ 2.320	R$ 2.879	R$ 3.354	R$ 3.662
REVISÃO	R$ 0	R$ 400	R$ 740	R$ 360
SEGURO	R$ 6.620	R$ 5.275	R$ 6.544	R$ 7.080
IPVA	R$ 4.632	R$ 5.992	R$ 6.000	R$ 5.076
GASTO C/ COMBUSTÍVEL	R$ 1.617 (anual)	R$ 2.097 (anual)	R$ 2.403 (anual)	R$ 1.864 (anual)
DEPRECIAÇÃO	R$ 14.973 (anual)	R$ 20.780 (anual)	R$ 24.559 (anual)	R$ 29.561 (anual)

INÊS 249
ESPECIAL
performance
QUATRO RODAS
FORD RANGER RAPTOR
A picape a combustão mais rápida do Brasil sai da loja pronta para disputar uma prova de rali
MCLAREN
750S
Equipado com motor V8 (de 750 cv), direção hidráulica e pouca eletrônica para interferir na condução, este inglês acelera de 0 a 100 km/h em apenas 2,8 segundos e atinge 330 km/h de velocidade máxima
LAMBORGHINI STERRATO
Os puristas podem considerar uma aberração um superesportivo rodando na terra. Mas isso só até sentirem, como nós sentimos, como o Sterrato se comporta longe do asfalto

SOB MEDIDA PARA OS PURISTAS

Fiel ao motor V8, à direção hidráulica e à escassez de ornamentos por fora e por dentro, o McLaren 750S é um dos últimos representantes da linhagem antes da inevitável eletrificação

POR **JOAQUIM OLIVEIRA / PRESS-INFORM**

Tração traseira para divertir quem sabe tocar um carro assim

É como se fosse uma despedida em grande estilo. O McLaren 750S traz 30% de componentes novos em relação ao 720S e exibe progressos evidentes em termos de eficiência. Mas a direção permanece orgulhosamente hidráulica, o volante não tem botão algum e o motor V8 continua impávido, ainda não contagiado por nenhuma forma de hibridização, embora tenha recebido atenção dos engenheiros.

O propulsor originalmente montado no MP4-12C de 2011 recebeu sucessivas evoluções. Agora ganhou mais pressão nos turbos e pistões forjados. A potência subiu de 720 para 750 cv, e o torque foi de 78,5 para 81,6 kgfm. O que isso resulta em termos de performance? Em estrada, pouco se nota. Em pista, talvez, mas apenas quando exploramos os limites do esportivo: 2,8 segundos de 0 a 100 km/h (menos um décimo em relação ao 720S); 7,2 s de 0 a 200 km/h (menos 0,6 s em relação ao antecessor) e 19,8 s de 0 a 300 km/h (menos 1,6 s).

No circuito do Estoril, em Portugal, palco do lançamento mundial, alcançamos 260 km/h no final da reta longa, antes de o instrutor da fábrica sinalizar a necessidade de frear logo depois da placa que sinaliza 200 metros antes da curva. Curiosamente, a velocidade máxima oficial caiu de 341 km/h para 330 km/h. Segundo Sandy Holford, engenheiro-chefe do 750S, isso ocorre porque a asa traseira tem superfície 20% maior e o câmbio de sete marchas ganhou relação final mais curta. Dois recursos que tornam acelerações e retomadas mais instantâneas, mas que retiram velocidade final.

Em aceleração até 100 km/h, ele é um décimo de segundo mais rápido que a Ferrari 296 GTB, que com seu sistema híbrido de 829 cv (gerados por um motor elétrico e um 3.0 V6) alcança a marca em 2,9 s. A máxima é a mesma para ambos (330 km/h). Um trunfo do carro inglês é o peso inferior. São 1.277 kg, ante 1.470 kg do italiano.

Vai de 0 a 100 km/h em 2,8 segundos e atinge 330 km/h

A Ferrari tem relação peso/potência de 1,77 kg/cv, número que baixa para 1,70 kg/cv no McLaren, fruto do efeito combinado de menos peso (dieta de 30 kg em relação ao modelo anterior) e da elevação de potência. A redução de peso deve-se aos bancos de fibra de carbono (-17,5 kg), às rodas forjadas (-13,8 kg), à instrumentação (-1,8 kg), para-brisa (-1,6 kg), molas/amortecedores (-2 kg). Algumas peças foram introduzidas, daí o balanço final resultar em 30 kg.

A asa traseira maior aumenta a carga aerodinâmica e varia a posição em função do programa de dirigir. Vai da posição totalmente baixa numa função DRS (para eliminar a resistência à passagem do ar) à totalmente levantada, para atuar como anteparo e ajudar a diminuir as distâncias de frenagem.

Comparando com um sistema de freios mais potente (com discos cerâmicos e um princípio de arrefecimento inspirado na F1, emprestado pelo McLaren Senna), a frenagem do 750S melhorou face ao 720S, especialmente em altas velocidades: "São 4 metros a menos até a imobilização total a partir dos 200 km/h", garante o engenheiro-chefe, ressalvando que a 100 km/h não se nota diferença. Mesmo assim, ele diz que a resistência à fadiga é superior.

A bitola dianteira ficou 6 mm mais larga; a direção está mais direta e há uma nova bomba hidráulica. As molas dianteiras são 3% mais suaves, e as traseiras, 4% mais rígidas (para reduzir a tendência de subesterço).

Um circuito hidráulico interligado elimina a necessidade de barras estabilizadoras convencionais. E, claro, o segredo para a proverbial rigidez estrutural de qualquer McLaren, o monocoque de fibra de carbono – exclusividade entre os concorrentes – está lá, juntamente com alumínio na carroceria, fibra de carbono e materiais compostos. Isso se reflete no rolamento com enorme integridade da carroceria, mesmo sobre pisos em mau estado ou paralelepípedo, como comprovamos no trajeto do teste. O comentário igualmente é válido para a versão conversível (Spider), com o seu teto retrátil que a McLaren diz abrir ou fechar em 11 segundos. Essa versão é 49 kg mais pesada.

No cockpit, encontramos vários elementos conhecidos, como fibra de carbono e Alcantara (Performance Package). O quadro de instrumentos passou a se mover solidariamente com o ajuste da coluna de direção.

ESTAMPIDOS PELO ESCAPE É inegável que a maioria dos rivais do 750S tem interiores mais ornamentados. Aliás, o exterior do McLaren também é menos dramático do que rivais da Ferrari ou da Lamborghini. Além disso, alguns dos gráficos no painel são pequenos, mesmo na renovada tela central vertical voltada para o motorista. E não existe conectividade para o sistema Android Auto (apenas Apple CarPlay), o que não se compreende.

Se o projeto foi discreto no estilo, não poupou efeitos especiais em outros campos, porém. Desde os primeiros quilômetros se confirma que o novo sistema de escapamento produz as notas acústicas graves que a McLaren prometeu. Os estouros do

Ergonomia perfeita e posição de dirigir típica dos carros da marca

Painel de instrumentos digital e completo

Aerofólio se ajusta ao modo de dirigir

Freios cerâmicos resistentes à fadiga

Santantônios garantem a segurança

motor são verdadeiras celebrações de adrenalina, mais frequentes no modo Sport, como explica Holford: "Em Sport, temos um festim de emoções acústicas com os estouros, que são menos frequentes em Track porque precisamos usar todas as gotas de gasolina para melhorar a performance. E, como esses sons de explosão usam combustível não queimado, acabam por constituir um desperdício que procuramos evitar".

Entrar no 750S continua sendo fácil graças às soleiras das portas rebaixadas, enquanto as portas saem do caminho para cima levando, no processo, parte do teto. Os bancos são amplos e o cockpit, espaçoso. A visibilidade continua elogiável, pelo efeito combinado do para-brisa amplo com colunas estreitas.

Ao se pressionar o botão start, o motor responde com um tenebroso ronco. Selecionado o modo Comfort, o carro porta-se de forma civilizada, com a suspensão a denotar uma razoável capacidade de filtrar asfaltos maltratados. A facilidade de dirigir e o conforto do amortecimento reforçam a impressão de que este McLaren pode ser guiado diariamente, mesmo que as acelerações potencialmente vertiginosas, a sonoridade do motor e a reação dos pedestres nos indiquem que este carro nada tem de banal.

Já na pista, impressionam a estabilidade, a potência da mordida dos freios, a ausência de sinais de fadiga e a total indiferença da carroceria às brutais desacelerações. Falta um autoblocante eletrônico traseiro? Talvez, mas a verdade é que a eficácia de comportamento do 750S parece dispensar esse recurso, pelo menos em asfalto seco. Holford explica que "há uma vetorização de torque simples por frenagem da roda de dentro da curva, para ajudar a trazer o carro para a trajetória, até porque a inclusão de um autoblocante iria estragar o trabalho de redução de peso e tornar o 750S mais lento e menos ágil".

Na Europa, o esportivo custa a partir de 484.000 euros (Coupé). O modelo já desembarcou no Brasil. Os preços iniciais são R$ 4.000.000 para o modelo Coupé e R$ 4.200.000 para o Spider. QR

FOTOS DIVULGAÇÃO

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 4.000.000
Motor: gas., central tras., long., V8, 3.994 cm³, turbocompressor, 750 cv a 7.500 rpm; 81,6 kgfm a 5.500 rpm
Câmbio: aut., dupla embreagem, 7 m., tração traseira
Direção: hidráulica
Suspensão: duplo A nos dois eixos
Freios: disco cerâmico ventilado nas quatro rodas
Pneus: 245/35 R19 (diant.), 305/30 R20 (tras.)
Dimensões: comprimento, 456,9 cm; largura, 193 cm; altura, 196 cm; entre-eixos, 267 cm; peso, 1.277 kg
Desempenho*: 0 a 100 km/h, 2,8 s; veloc. máx. de 330 km/h; frenagen 100 a 0 km/h, 30 m; consumo, 8,2 km/l (ciclo misto)
*Dados de fábrica

VEREDICTO

É um carro de despedida: equipado com motor a combustão e pouca eletrônica para mediar a experiência ao volante.

★★★★★

MÍSSIL TERRA-TERRA

O primeiro Lamborghini nascido para brilhar longe do asfalto foi desenvolvido no ultrassecreto circuito de Nardò, na Itália, onde o colocamos à prova POR JOAQUIM OLIVEIRA / PRESS-INFORM

Tomada de ar no teto previne impurezas para o motor

Além de mais alta, a suspensão tem cursos mais longos

Qualquer Lamborghini é suficientemente espetacular aos olhos de quem é apaixonado por superesportivos. Coloque uma *macchina* dessas em uma pista radical, e você não quer que o dia termine mais. Estamos no Centro Técnico de Nardò, no sul da Itália. É o mesmo complexo onde se localiza a imensa pista circular de 12,5 km de extensão, feita para testes de velocidade máxima. Vamos falar dela mais à frente. Antes, vamos escavar a terra. Mais precisamente, dirigir o Sterrato (escavadora, em italiano), o mais radical dos Huracán.

Passamos pela pista circular e chegamos à Strada Bianca, para conhecer as potencialidades do Sterrato em seu ambiente natural. Nosso anfitrião, Mario Fasanetto, o chefe de pilotos de testes da Lamborghini, dá umas dicas importantes sobre o carro e também sobre o circuito de terra, o mesmo onde o modelo foi desenvolvido, em sessões de testes que chegaram a dez horas por dia. "Você vai ter as voltas gravadas em vídeo e toda a telemetria devidamente registrada, para depois conferir o que fez e o que poderia ter feito melhor", diz Fasanetto.

Antes de partir, uma breve síntese do que temos em mãos. Uma das principais diferenças técnicas do Sterrato comparado ao Huracán está na altura em relação ao solo. Ele é 44 mm mais alto que a versão Evo 4x4 do esportivo de rua. Visualmente, destacam-se as proteções metálicas dianteiras, as saias laterais e o novo difusor traseiro. Há ainda proteções das partes baixas da carroceria. As entradas de ar laterais do motor 5.2 V10 de 610 cv no Huracán do asfalto foram fechadas. No Sterrato, há um tubo sobre o teto, para assegurar que o ar usado na admissão seja o mais limpo possível.

Também a suspensão (mais concretamente o software dos amortecedores Magna Ride) e o LDVI (conjunto de sistemas controlados eletronicamente que intervêm sobre a dinâmica do Sterrato) têm regulagens específicas. A distância entre-eixos é 9 mm maior, e as rodas dianteiras têm um curso de movimento vertical 25% mais longo. Na traseira, o curso é 35% maior. As bitolas são mais largas (3 cm a mais na frente e 3,4 cm atrás).

Contribuem para o baixo peso (1.470 kg) o plástico usado nas proteções da carroceria, o alumínio de que são feitos o capô e a asa traseira e os freios carbono-cerâmicos.

Graças a essa combinação, a relação peso/potência ficou em 2,41 kg/cv.

Como se não bastasse o visual, o Sterrato ainda tem uma outra exclusividade: ele é o único Huracán de produção limitada. Serão apenas 1.499 unidades. Os exemplares produzidos em 2023 se diferenciam pelo logotipo em referência aos 60 anos da marca.

EQUILÍBRIO ENTRE OS EIXOS Já no interior – e com a comunicação com o copiloto Fasanetto assegurada pelos intercomunicadores dos capacetes –, reencontro os elementos conhecidos da família Huracán. É o caso do volante forrado de Alcantara e do botão de ignição, cuja tampa vermelha dá ares de comando para lançamento de míssil. Além dos programas de dirigir Strada e Sport, o Sterrato traz uma

Caixas de rodas e partes inferiores contam com proteções

novidade, o modo batizado de Rally.

Logo nas primeiras centenas de metros percebe-se que os centímetros adicionais na distância do solo são suficientes para evitar constantes toques do fundo do carro com a terra, o que gera maior paz de espírito aos seus futuros proprietários.

Percebe-se também que os pneus Bridgestone Dueler (235/40 na frente e 285/40 atrás, sempre em rodas de 19") conseguem processar sem grandes esforços a terra que entra pelas ranhuras da borracha.

Com o modo Rally selecionado (que faz com que as molas de suspensão fiquem mais suaves), a tração permanente nas quatro rodas privilegia o envio de torque para a traseira, ao mesmo tempo que torna o controle de estabilidade mais libertino. Isso facilita andar sobre terrenos escorregadios – com lama e cascalho, por exemplo –, com o carro saindo de traseira (a repartição de massas, de 43% na frente e 57% atrás, dá sua contribuição).

Desde que haja espaço suficiente, a utilização bem articulada de acelerador e volante permite fazer manobras fáceis de controlar, mesmo que atrás do volante esteja um motorista, e não um experimentado piloto off-road.

São essas longas derrapagens controladas sobre terra que irão desencadear um vício difícil de curar, devidamente ajudado pelo som cavernosamente gutural do motor V10 e por um design desconcertante que elimina qualquer pretensão para ser discreto. E que permite concluir que, mesmo que ninguém tenha pedido à Lamborghini para fazer um carro como esse, sinta que era exatamente disso que precisava. Ou alguém acha que precisava de um Porsche 911 Dakar? Absolutamente ninguém, até que ele apareceu...

Quem já tem tudo e mais alguma coisa na garagem deve ter um cantinho para um superesportivo pronto para a terra. De acordo com a Via Italia – representante da Lamborghini no Brasil –, o modelo desembarca no país por R$ 4,4 milhões.

Nosso repórter sorri feliz depois de dirigir o Sterrato no circuito de Nardò

QUEBRANDO A PAZ NO SUL DA ITÁLIA O Centro Técnico de Nardò é um complexo de pistas de testes localizado no sul da Itália, na região de Puglia, que fica no "salto" da bota italiana. O complexo, inaugurado pela Fiat em 1975, foi comprado pela Porsche (que faz parte do Grupo VW junto com a Lamborghini) em 2012. São nada menos que 17 pistas espalhadas pelo local, sendo a mais famosa um anel com 12,5 km de circunferência e 16 metros de largura, com quatro faixas de diferentes inclinações (que pode ser visto do alto em imagens por satélite, muito antes de qualquer interferência humana, excetuando-se as plantações).

Na faixa mais alta e de maior inclinação, pode-se conduzir a 240 km/h sem que o motorista tenha de esterçar o volante. É como se o carro estivesse em uma reta infinita, apesar do traçado em curva. As outras faixas também permitem a mesma sensação de dirigir na chamada velocidade neutra. Ou seja, apesar de estar fazendo uma longa curva, a sensação é a de estar andando como se estivesse em linha reta. Na terceira faixa, isso ocorre a 190 km/h; na segunda, a 130 km/h; e na faixa mais baixa, a 100 km/h.

A velocidade máxima permitida ali é de 260 km/h, exceto nas

Por dentro, o acabamento mantém o padrão de luxo

Conectando um Apple Watch, motorista pode gravar e estudar seu desempenho na pista, auxiliado por dados de telemetria do carro

situações em que a pista tenha sido alugada, ocasião em que o limite deixa de vigorar e passa a ser definido pelo locatário. Aqui valem parênteses. Como há um parentesco entre Lamborghini e Porsche, não é difícil concluir que as regras entre locador e locatário foram afrouxadas.

GUARD RAIL INDENIZADO O recorde local de velocidade para automóveis de produção em série é de 388 km/h, e foi estabelecido por um Koenigsegg CCR, em fevereiro de 2005.

Neste caso, esqueça essa definição de "reta infinita", porque o piloto Loris Bicocchi teve de segurar o volante bem firme em um ângulo de 30 graus.

O piloto guarda recordações agridoces desse local, já que, pouco tempo antes de ter estabelecido o recorde, foi protagonista de um violento acidente a 400 km/h, durante os testes com um protótipo do Bugatti Veyron. Uma das rodas explodiu e arrancou o para-choque e depois o capô, que caiu sobre o para-brisa, estilhaçando-o. Os freios do carro falharam e Bicocchi teve de reduzir a velocidade vertiginosa do Veyron esfregando-o contra o guard rail. Já recomposto do susto, o piloto italiano teve outro sobressalto quando recebeu em casa uma conta para reparar os 1.800 metros da cerca danificada, que depois a Bugatti se encarregou de pagar. QR

FOTOS DIVULGAÇÃO

OUTROS RECORDES MARCANTES OBTIDOS EM NARDÒ:

C 111 era equipado com motor V8 4.8 biturbo de 500 cv

- O primeiro veículo a ir além de 400 km/h (403,9 km/h) foi o Mercedes C 111-IV, que completou uma volta inteira em 1min57s em 5/5 de 1979.
- Entre 17 e 21 de agosto de 1983, três Mercedes 190 E 2.3-16 bateram o recorde mundial de resistência, completando 50.000 km ao longo de 201 horas, 39min43s.
- Um Volkswagen W12 bateu o recorde de distância em 24 horas, durante as quais percorreu 7.740,57 km a uma velocidade média de 322,9 km/h.

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 4.400.000
Motor: gas., central tras., long., V10, 5.204 cm³, injeção direta e indireta, 610 cv a 8.000 rpm; 57,1 kgfm a 6.500 rpm
Câmbio: aut., dupla embreagem, 7 m., tração integral
Direção: elétrica; diâmetro de giro, 11,5 m
Suspensão: duplo A nos dois eixos
Freios: disco cerâmico ventilado nas quatro rodas
Pneus: 235/40 R19 (diant.), 285/40 R19 (tras.)
Dimensões: compr., 452,5 cm; larg., 195,6 cm; alt., 124,8 cm; entre-eixos, 262,9 cm; peso, 1.470 kg
Desempenho*: 0 a 100 km/h, 3,4 s; veloc. máx. de 260 km/h; frenagem 100 a 0 km/h, 39 m; consumo, 6,7 km/l (ciclo misto)

*Dados de fábrica

VEREDICTO

Depois de dirigir o Sterrato, fica a sensação de que ninguém pediu à Lamborghini para fazer um carro assim, mas que era justamente isso que estava faltando na linha.

★★★★★

Inconfundível: Raptor é mais larga, alta e tem visual próprio na linha

A Ford Ranger Raptor desbancou a Ram Rampage e agora é a picape a combustão mais rápida à venda oficialmente no Brasil. Porém, não é apenas na aceleração de 0 a 100 km/h. A Raptor também é a mais capaz disponível por aqui, seja no asfalto, seja na terra. Por isso, por R$ 466.500, ela não tem concorrentes diretos, já que a Ram 1500 Rebel, mesmo próxima em preço (R$ 494.990), tem proposta muito distinta.

É fácil reconhecer uma Ranger Raptor nas ruas: ela é 1 cm maior no comprimento, 4 cm mais alta e quase 20 cm mais larga. As medidas mais robustas, em conjunto com os pneus 285/70 e rodas de 17", os apliques nos para-lamas, o para-choque dianteiro de aço e mais alto em relação ao solo e a grade, com o nome Ford em destaque, mostram que não se trata de uma Ranger qualquer. Há ainda adesivos, estribo integrado, saídas duplas de escape e faróis de leds matriciais exclusivos. Das demais versões, restam portas e tampa traseira.

Por dentro as modificações são menores, com a inserção de comandos para os modos de condução, detalhes em laranja, o nome Raptor no volante e os bancos, mais esportivos e que abraçam os ocupantes dianteiros. Entre os equipamentos há quadro de instrumentos digital de 12,4", central multimídia, também com 12,4", Android Auto e Apple CarPlay sem fio, sistema de som Bang & Olufsen com oito alto-falantes, oito airbags e um pacote completo de assistentes, como ACC, frenagem automática de emergência, leitura de placas de velo-

DECOLAGEM AUTORIZADA

A versão esportiva Raptor da Ford Ranger é um dos veículos mais versáteis do mercado: vai do uso no dia a dia a uma prova de rali no final de semana

POR GUILHERME FONTANA | FOTOS FERNANDO PIRES

cidade, farol alto automático, estacionamento semiautônomo e assistente de permanência em faixa. No teto há interruptores para ligação de acessórios externos. Já no espaço nada muda. A picape oferece ótima acomodação para os passageiros traseiros, com ar-condicionado e portas USB. Na caçamba, que tem 1.250 litros, a carga útil é de apenas 715 kg, contra mais de 1.000 kg das demais versões. Isso acontece por alguns fatores, como a diferença de peso entre as versões, além das motorizações e da proposta de cada uma – a desta, definitivamente, não é levar carga na caçamba.

A Ranger Raptor é equipada com motor V6 3.0 biturbo a gasolina de 397 cv e 59,5 kgfm, câmbio automático de dez marchas, e tem desempenho diferente de tudo o que se vê no segmento de picapes. Em nossos testes, ela foi de 0 a 100 km/h em 6,6 segundos, número digno de um esportivo. As acelerações são fortes e rápidas, e empolgam qualquer um, especialmente pelo ronco grave saído dos escapamentos – o que pode ficar mais baixo ou mais alto, segundo o modo escolhido. O mais alto deles, Baja, tem a recomendação de uso apenas para o off-road. Por outro lado, há o modo silencioso, para não incomodar os vizinhos pela manhã. O consumo aferido não é dos piores para um modelo de alto desempenho: 6,3 km/l na cidade e 8,4 km/l na estrada.

Entre outras modificações mecânicas, a suspensão é nova e reforçada, com curso 32% maior na dianteira e 18% maior na traseira, o que fica nítido em valetas ou buracos maiores,

que não deixam o fim do curso chegar ou que haja um efeito chicote. Há um nítido afundamento maior da suspensão, de forma mais confortável. Neste quesito, a cereja do bolo são os amortecedores Fox, de competição, com funcionamento ativo que inspeciona o terreno 500 vezes por segundo para ajustar o amortecimento de cada pistão. Os diferenciais traseiro e dianteiro blocantes formam uma espécie de eixo rígido. Tudo isso é controlado de forma eletrônica, através dos modos de condução, que são sete: Normal, Escorregadio, Lama/terra, Areia, Esportivo, Rock crawl (para subidas em pedras) e Baja, que oferece o máximo de desempenho no fora de estrada, como para uso em rali. Há ainda ajustes para suspensão, direção e, novamente, para o escape. Os ângulos da carroceria para o solo também são maiores, com 32º de entrada, 27º de saída e 24º de transposição. O vão livre do solo é de 27,2 cm (contra 23,5 da versão Limited) e a capacidade de imersão chega a 850 mm.

Com tudo isso, a sensação ao volante da Ranger Raptor é de invencibilidade. A direção é empolgante, a robustez e a suspensão permitem que se passe por locais acidentados em velocidades mais altas, sem a mínima preocupação. Lombadas, valetas, buracos e outras imperfeições são ignorados pela picape. Não por menos, ela permite participações em competições em altas velocidades na terra e a realização de manobras extremas, como o salto que você vê na abertura desta matéria. Para o salto, há uma preparação específica por parte da picape: em modo Baja, quando a Ranger Raptor detecta que as rodas saíram do chão, há o enrijecimento dos pistões da suspensão para receber o impacto do pouso. É possível ainda fazer largadas em terrenos com pouca aderência, o que também é detectado de forma automática. Preparação para reboque, com engate e soquete para ligações elétricas, além de assistente de manobra com trailer, também são itens de série.

Com fácil convivência, a Ranger Raptor pode ser o automóvel principal da casa, já que é um dos carros mais versáteis à venda no Brasil. É possível usar na cidade no dia a dia ou fazer um rali no final de semana. QR

Bancos dianteiros têm bons apoios e há bom espaço traseiro. Alavanca de câmbio volta para a posição "P" ao desligar o veículo

Adesivos e pneus de perfil alto identificam a Ranger Raptor

Grandes telas e detalhes na cor laranja se destacam

Há modos de condução para todos os terrenos; o Baja é feito para uso mais extremo

Traseira: leds nas lanternas, adesivos e saídas de escape duplas

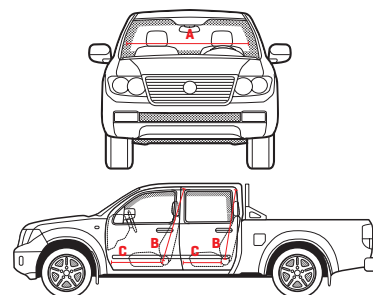
TESTE QUATRO RODAS

ACELERAÇÃO	
0 a 100 km/h	**6,6 s**
0 a 1.000 m	**27,3 s - 182,6 km/h**
VELOCIDADE MÁXIMA	**n/d**
RETOMADAS	
D 40 a 80 km/h	**2,9 s**
D 60 a 100 km/h	**3,4 s**
D 80 a 120 km/h	**4,2 s**
FRENAGENS	
60/80/120 km/h a 0	**15,7/28,3/62,8 m**
CONSUMO	
Urbano	**6,3 km/l**
Rodoviário	**8,4 km/l**
RUÍDO INTERNO	
Neutro/RPM máx.	**34,5/74,5 dBA**
80/120 km/h	**58,7/72,5 dBA**
AFERIÇÃO	
Velocidade real a 100 km/h	**96 km/h**
Rotação do motor a 100 km/H	**1.800 rpm**
Volante	**3 voltas**
SEU BOLSO	
Preço básico	**R$ 466.500**
Garantia	**5 anos**

CONDIÇÕES DE TESTE: altitude, 660 m; temperatura, 35 °C; umidade relativa, 64%; pressão, 755 mmHG

FICHA TÉCNICA

Motor: gasolina, diant., long., 6 cil. em V, 2.995 cm^3, 397 cv a 3.500 rpm, 59,5 kgfm a 2.000 rpm **Câmbio:** automático, 10 marchas, tração 4x4 **Direção:** elétrica **Suspensão:** duplo A (diant.), eixo rígido com molas helicoidais (tras.) **Freios:** disco ventilado **Pneus:** 285/70 R17 **Dimensões:** comprimento, 538,1 cm; largura, 220,8 cm; altura, 192,2 cm; entre-eixos, 327 cm; peso, 2.415 kg; tanque de combustível, 82 l; caçamba, 1.250 l; carga útil, 715 kg; capacidade de imersão, 850 mm

ERGONOMIA

A: 156 cm (diant.) / 156 cm (tras.) **B:** 101 cm (diant.) / 98 cm (tras.) **C:** 99,5 cm (diant.) / 97 cm (tras.)

VEREDICTO

Um dos carros mais versáteis do mercado, a Ranger Raptor pode ser apenas uma picape, ou encarar competições extremas.

DO ORIENTE AO OCIDENTE

Omoda & Jaecoo não existe na China, onde foi criada, mas quer figurar entre as grandes fabricantes do Brasil até 2030

POR **HENRIQUE RODRIGUEZ,** de Wuhu (China)

Na ordem, os Jaecoo 8 e 7, e o Omoda E5. Os três estrearão em até um ano

Anunciado como o motor com melhor eficiência térmica do mundo (44,5%), este 1.5 estará nos híbridos plug-in da Omoda & Jaecoo e há planos para convertê-lo em flex no futuro

O Salão do Automóvel de 2010 ficou marcado pela presença de marcas chinesas como Lifan, JAC Motors, Shuanghuan, Brilliance, Chery, Haima e Changan. Delas, só JAC e Chery estão hoje no Brasil e após mudarem suas estratégias: abandonaram os carros baratos para apostar em SUVs, híbridos e elétricos. Pavimentaram o caminho para a invasão chinesa que acontece agora, com BYD, GWM e duas novas marcas da Chery, a Omoda e a Jaecoo, que nem sequer existem na China, entre outras.

Nos anos em que está no Brasil, a Chery viveu de tudo. Foi trazida por um grupo que atuava com alimentos, em 2009, e três anos depois a Chery Internacional assumiu o desafio de controlar as operações e inaugurou sua primeira fábrica fora da China, em Jacareí (SP), em 2014. Mas foi a partir de 2017, quando os chineses dividiram o comando das operações com a Caoa, que a marca deu uma guinada e se estabeleceu como competidora de fato, com carros mais caros. Agora, com a Omoda & Jaecoo, a proposta é ter modelos ainda mais sofisticados.

Criada em 2022, a Omoda estreia em agosto com o Omoda 5, um SUV com porte do Jeep Compass e versões híbrida leve e elétrica; e a Jaecoo (criada em 2023) começará em outubro com um SUV médio com o porte do Tiggo 7, mas mecânica híbrida plug-in de última geração, o Jaecoo 7.

As duas dividirão a mesma rede de concessionárias (serão 50 no Brasil ainda em 2024), mas com operação completamente independente da Caoa Chery. A Caoa nem sequer se candidatou para ter concessionárias das novas marcas. Construir a imagem das marcas novatas será um de-

Omoda E5 será lançado em agosto

O aerofólio vazado inspira esportividade

Painel tem acabamento refinado

O caimento acentuado do teto será...

Espaço traseiro é de SUV médio

safio enorme, mas há uma estratégia. Os carros da Omoda terão proposta futurista e design mais ousado. Tanto o Omoda 5 quanto o recém-revelado Omoda 7 têm perfil de SUV cupê, que é a última moda (com o perdão do trocadilho).

Os Jaecoo têm seu lado tecnológico, mas o visual é mais sóbrio (e quadrado) por fora e por dentro. Inclusive esses modelos não fazem muita questão de esconder a inspiração nos Land Rover – com quem a Chery mantém uma joint venture na China para fazer o Discovery Sport e o Evoque.

Durante entrevista com jornalistas brasileiros, o CEO da Chery Internacional, Zhang Guibing, repetidas vezes comparou a relação entre Omoda e Jaecoo com a existente entre Hyundai e Kia. As duas marcas sul-coreanas pertencem ao mesmo grupo, compartilham motorizações e plataformas, e têm carros à venda nos mesmos segmentos, mas direcionados a clientes diferentes.

"O conjunto mecânico é apenas uma parte do carro. Omoda e Jaecoo sairão na frente com tecnologias e sistemas mais avançados e de conectividade para conquistar clientes mais novos, enquanto os Chery têm uma imagem global de carros para famílias", afirma o executivo.

Não por acaso, o Omoda 5 chegará com o mesmo motor 1.5 turbo híbrido leve do Caoa Chery Tiggo 5X, com motor-gerador de 48 V que ajuda a chegar aos 160 cv e 25,5 kgfm. O câmbio é o CVT com simulação de nove marchas. Serão duas versões com padrão de acabamento superior e preço ao redor dos R$ 160.000.

Sua versão elétrica, o Omoda E5, tem para-choque todo fechado e console central elevado, pois o seletor do câmbio vai para a coluna de direção. Um rápido contato com a versão de 204 cv e 35,7 kgfm (há outra, com 224 cv e 40,7 kgfm), destinada à exportação, revelou a suspensão firme e a direção com reações mais rápidas que o normal para um carro chinês,

FICHA TÉCNICA

OMODA E5
Motor: elétrico, dianteiro, 204 cv, 35,7 kgfm
Baterias: íons de lítio, 61 kWh, 28 min. de 20 a 80% (80 kW, DC)
Câmbio: automatizado, 1 marcha, 4x4
Suspensão: McPherson (dianteira), multilink (traseira)
Freios: disco ventilado (diant.) disco sólido (tras.)
Dimensões: comprimento, 442,4 cm; largura, 182 cm; altura, 158,8 cm; entre-eixos, 263 cm; porta-malas, 380 l
Desempenho*: 0 a 100 km/h, 7,6 s
*Dado de fábrica

Omoda 7 tem telas destacadas

...regra nos próximos SUVs da Omoda

Apoios laterais dão aspecto esportivo

Para-choque dianteiro será retroiluminado

Na traseira, iluminação incomum

além de boas respostas aos pedais do acelerador e do freio. A marca fala em aceleração de 0 a 100 km/h em 7,6 s e autonomia de 430 km com sua bateria de 61 kWh. Tem tudo para ser rival direto do BYD Yuan Plus, de R$ 229.800.

SILÊNCIO A BORDO O motor compartilhado pelos Omoda e Jaecoo é chamado pelo código pouco pretensioso H4J15: um 1.5 com turbo de geometria variável que funciona em ciclo Miller, tem injeção direta a 350 bar, bomba de óleo variável e ainda bomba d'água e compressor do ar-condicionado acionados por motores elétricos, e que promete ser o motor a gasolina produzido em série mais eficiente do mundo, com 44,5% de eficiência térmica (como referência, um motor comum tem menos de 35%). O resultado é 156 cv e 22,4 kgfm, sem considerar a assistência dos motores elétricos.

No Jaecoo 7, há 204 cv extras dos dois motores elétricos integrados ao câmbio com três marchas físicas. Mas são tantas combinações que o carro terá, virtualmente, 11 marchas. A potência combinada chega aos 347 cv e o torque, aos 53,3 kgfm. A bateria, de 18,3 kWh, permite percorrer 88 km em modo elétrico ou até 1.200 km em modo híbrido, no ciclo de medição padrão chinês.

Ao volante do Jaecoo 7 plug-in deu para perceber que ele arranca com os motores elétricos e só depois o motor a combustão entra em ação, mas de uma forma surpreendentemente discreta, com ruído e vibração bem isolados. Mas poderia seguir os passos do Omoda E5 para que a direção fique um pouco mais pesada e para que a suspensão controle um pouco melhor os movimentos da carroceria.

O painel com linhas horizontais é interessante e tem bons materiais, o console elevado e as telas saltadas, com destaque para a multimídia de 14,8" vertical e para o head-up display, causam boa impressão. Ainda há pacote completo de assistentes autônomos e até reconhecimento facial. Deixa claro

FICHA TÉCNICA

OMODA 7 PHEV
Motor: 1.5 turbo, inj. direta com 156 cv e 22,4 kgfm; dois elétricos com 176 cv
Câmbio: DCT 3 marchas, tração diant.
Bateria: 18,3 kWh
Suspensão: McPherson (dianteira), multilink (traseira)
Freios: disco ventilado (diant.), disco sólido (tras.)
Dimensões: comprimento, 462 cm; largura, 187,2 cm; altura, 167,3 cm; entre-eixos, 270 cm
Desempenho* Autonomia elétrica, 95 km; híbrida, 1.250 km
*Dados de fábrica

FOTOS HENRIQUE RODRIGUEZ e DIVULGAÇÃO

Jaecoo 7 é inspirado nos Land Rover

Dimensões equivalentes às do Tiggo 7

Neste Jaecoo a tela de 14,8" é vertical

Se o Jaecoo 7 exibe aspecto mais limpo...

Teto solar amplo e cabine espaçosa

que está um patamar acima do Caoa Chery Tiggo 7, que tem praticamente as mesmas dimensões: 4,5 m de comprimento, 2,67 m de entre-eixos. É menor que um BYD Song Plus (o plug-in mais vendido do Brasil), de R$ 239.800.

O Omoda 7 será maior, com 4,62 m de comprimento e 2,7 m de entre-eixos, e mais fraco, pois seus motores elétricos somam 176 cv, ampliando a autonomia elétrica para 95 km e a híbrida para 1.250 km. Sua proposta futurística fica evidente pelas luzes projetadas através do revestimento perfurado do painel, pelas saídas de ar escondidas logo abaixo. Mas vai além ao oferecer sistema que perfuma a cabine e cancelamento ativo de ruído.

Por fora, o Omoda 7 traz para-choque com perfurações tridimensionais para substituir a grade e pequenas perfurações feitas a laser nas extremidades para proporcionar um efeito retroluminescente à noite. A lanterna traseira também é bem diferente, com um zigue-zague de luzes de uma ponta a outra do carro. Ainda sem confirmação, o SUV médio da Omoda só deverá aparecer no Brasil no segundo semestre de 2025. Seu lançamento acontecerá primeiro na Rússia, em novembro.

FICHA TÉCNICA

JAECOO 7 PHEV
Motor: 1.5 turbo, inj. direta com 156 cv e 22,4 kgfm; dois elétricos com 204 cv; 347 cv e 53,3 kgfm combinados
Câmbio: DCT 3 marchas, tração diant.
Bateria: 18,3 kWh
Suspensão: McPherson (dianteira), multilink (traseira)
Freios: disco ventilado (diant,) disco sólido (tras.)
Dimensões: comprimento, 450 cm; largura, 186 cm; alt., 168 cm; entre-eixos, 267 cm; porta-malas, 412 l
Desempenho*
Autonomia elétrica, 88 km; híbrida, 1.200 km
*Dados de fábrica

TERCEIRO LANÇAMENTO Certo mesmo é o lançamento do Jaecoo 8 no primeiro trimestre do ano que vem. É o maior SUV de todos: são 4,82 m de comprimento e 2,82 m de entre-eixos. É tão grande que cogitam lançá-lo em versões de sete ou seis lugares. A vantagem deste é ter bancos independentes e com ajuste elétrico na segunda fileira.

O espaço é abundante, a personalidade é outra. Há mais curvas no design externo e interno, se distanciando do estilo do Jaecoo 7. O aspecto até é mais luxuoso, mas algumas costuras tortas não combinam com a proposta, nem a central multimídia menor. Há uma explicação que coloca em xeque o manifesto das duas novas marcas: o Jaecoo 8 é um Chery Tiggo 9 com outro logotipo. É o carro de proposta familiar que tentam evitar. O Jaecoo 8 também usa o 1.5 turbo,

INÊS 249

Cabine do Jaecoo 8 lembra os Mercedes

Jaecoo 8 tem faróis de leds matriciais

...o Jaecoo 8 traz vincos e mais curvas

Banco com aquecimento e ventilação

Maior carro da Jaecoo é um Tiggo 9

mas com um elétrico de 237 cv integrado ao câmbio automático de oito marchas, enquanto outro elétrico de 224 cv no eixo traseiro garante a tração integral. Declaram uma soma 605 cv e 93,3 kgfm, muito para um carro que chega aos 100 km/h em 5,4 segundos. Também é um enorme exagero para um carro desengonçado ao volante, por conta do tamanho e da suspensão molenga, mesmo com seus amortecedores adaptativos. Ainda há tempo para refiná-lo para que não aparente ser uma banheira.

PRODUÇÃO NACIONAL A Omoda & Jaecoo não tem dois anos de existência, mas a meta é audaciosa: vender 1,5 milhão de carros ao redor do mundo até 2030 e figurar entre as cinco principais fabricantes do Brasil até lá. Há lançamentos pelo caminho: os Omoda 3 (SUV compacto), Jaecoo 5 (com porte do Omoda 5) e uma picape híbrida monobloco serão lançados até 2026.

Nessa toada, a Omoda & Jaecoo não será apressada com lançamentos como a BYD, nem ficará estagnada como a GWM. Mas, a exemplo das duas, quer uma fábrica no Brasil: estão negociando a fábrica de Jacareí, em posse da Caoa Chery e que está fechada desde 2022. A intenção é montar carros de volume com peças importadas (CKD) e motor flex.

Enquanto isso, a nova empresa se estrutura no Brasil e no mundo. Ao mesmo tempo que trabalha para adaptar seus carros às agruras do Brasil e ao gosto local, cria processos de vendas, pós-vendas e estreitam a relação com os 25 grupos de concessionárias. Nada pode dar errado desta vez. QR

FOTOS DIVULGAÇÃO

FICHA TÉCNICA

JAECOO 8 PHEV 4x4
Motor: 1.5 turbo, inj. direta com 156 cv e 22,4 kgfm; elétrico dianteiro de 237 cv e traseiro de 224 cv; 605 cv e 93,3 kgfm combinados
Câmbio: aut. 8 marchas, tração int.
Bateria: n/d
Suspensão: McPherson (diant.), multilink (tras.)
Freios: disco ventilado (diant,) disco sólido (tras.)
Dimensões: comprimento, 482 cm; largura, 192 cm; alt., 167 cm; entre-eixos, 282 cm; porta-malas, 412 l
Desempenho* Autonomia elétrica, 175 km; híbrida, 1.321 km
*Dados de fábrica

VEREDICTO

Este é um prólogo sobre uma empresa jovem. Com apenas um ano de operação, a Omoda & Jaecoo está em 40 países e acumula 220.000 carros vendidos. Os planos de produção local e conversão dos motores mostram a importância do Brasil na operação. Os carros das duas são diferentes dos da Chery e têm atributos para conquistar seu espaço.

SINTONIA FINA

Nova versão SRX Plus apresenta melhorias no chassi e retoques visuais, mas ainda é a boa e antiga Toyota Hilux

POR **ISADORA CARVALHO** | FOTOS **FERNANDO PIRES**

Nova versão traz caixas de rodas alargadas

A Hilux já era disponibilizada em sete versões, mas, como se isso não bastasse, a Toyota sentiu que ainda faltava algo para complementar a linha e se sustentar firme na liderança entre as picapes médias – a Hilux vendeu mais que o dobro da vice-líder Chevrolet S10, em 2023.

A Toyota criou uma nova versão topo de linha, a Hilux SRX Plus, com aprimoramentos técnicos que buscam melhorar a dinâmica.

Mas nada de acréscimo de potência e torque como acontece com a Hilux GR Sport, uma picape mais voltada para a esportividade e que traz um motor mais forte. A Hilux SRX Plus se diferencia graças a mudanças que aprimoraram seu comportamento dinâmico. A começar pelo alargamento dos eixos (1,4 cm na dianteira e 1,55 cm na traseira). Para compensar esse acréscimo lateral, as caixas de rodas ganharam molduras mais largas, na cor da carroceria.

Ao mesmo tempo, essa reconfiguração do chassi permitiu aumentar a distância do solo em 2 cm – chegando a 32,3 cm e o ângulo de ataque em 1 grau (30 graus no total), facilitando o tráfego em terrenos fora de estrada.

Os braços de suspensão também foram redesenhados e há novos amortecedores (tubo duplo) com 3 milímetros extras de diâmetro, para maior capacidade de absorção de impactos. Já os amortecedores traseiros foram reposicionados e montados na parte externa do chassi. Essa mudança no sistema de suspensão foi perceptível em um pequeno trecho de terra percorrido em nossa avaliação. Os obstáculos foram vencidos com mais facilidade e com absorção eficiente das irregularidades. Os ocupantes do banco traseiro chegaram a elogiar o comportamento da picape, o que é algo raro entre os que viajam nessa posição, em picapes.

Pela primeira vez na Hilux o eixo traseiro é equipado com barra esta-

Visual da cabine é antiquado e entrega a idade

Bancos são confortáveis, mas na segunda fileira o assento é muito inclinado. Tampa da caçamba não tem amortecimento

bilizadora, o que fez com que a rigidez torcional aumentasse em 20%, segundo a fábrica. O resultado é maior conforto e estabilidade, como pudemos comprovar. Ao volante, as curvas foram contornadas com mais confiança e a carroceria não deu mostras de rolagem acentuada, deixando a picape completamente na mão. O fato de ter ficado 2 cm mais alta não atrapalhou a estabilidade e, mesmo com um centro de gravidade elevado, a SRX manteve-se bem assentada.

Outra mudança no eixo traseiro são os freios a disco, recurso que faz diferença em uma picape com tração 4x4 (a Ford Ranger também tem freios a disco na traseira). Em uma frenagem de emergência na estrada em meio ao trânsito parado foi perceptível a potência maior dos freios – que transmitem mais segurança – e isso pode ser atribuído à adoção de discos sólidos na traseira. De qualquer maneira, no nosso teste em pista, não houve uma melhora significativa nas provas de frenagem em relação à versão que usa tambores nos freios traseiros.

IDENTIDADE VISUAL Uma forma de identificar essa nova versão topo de linha é pela presença do grande aerofólio – exatamente a mesma peça que existe na GR Sport. Na picape esportiva criticamos o fato de ela ser parafusada na carroceria e passar vibração para o assento do motorista em velocidades acima de 100 km/h. Porém, nessa versão o aerofólio recebe uma dupla fixação e não vibra. A Toyota diz que essa peça tem a função de reduzir a turbulência e diminuir o ruído do vento, minimizando as vibrações e também o consumo de combustível.

Na caçamba nada de novo, a capacidade de carga continua sendo de 1 tonelada e não é uma surpresa que a tampa não tenha nenhum tipo de amortecimento.

A nova versão mantém pouco mais de 3 metros de entre-eixos, o que garante um espaço generoso no banco traseiro, mas a posição de viajar poderia ser mais confortável se o encosto do assento fosse mais reclinado. Vertical a 90 graus, o banco se torna cansativo nas viagens mais longas.

Na primeira fileira o painel permanece com o excesso de plástico rígido e com um relógio digital ao centro – o que evidencia a idade do projeto da Hilux e escancara a necessidade do lançamento de uma nova geração, que ainda não tem data definida.

O painel de instrumentos é analógico com uma pequena tela de TFT no centro (a Ranger traz uma tela digital de 12"). Já a central multimídia tem tela de 9", com conexão sem fio com smartphones. O touch não é responsivo e os grafismos são antiquados. Durante a avaliação, algumas vezes o Apple CarPlay não foi pareado devidamente e, quando o Waze ou Google Maps está ativado, não é possível interagir com o mapa, que fica estático.

Para compensar os percalços tecnológicos, a SRX Plus traz um bom

A altura livre do solo aumentou em 2 cm

Amortecedor é de tubo duplo e há uma barra estabilizadora no eixo traseiro

pacote de equipamentos de série com direito a sete airbags, piloto automático adaptativo, frenagem autônoma de emergência, alerta sonoro pré-colisão e sistema de alerta de saída de faixa.

Sob o capô, nada muda e a picape segue com o motor 2.8 turbo diesel 16V de 204 cv de potência e 50,9 kgfm de torque combinado com a transmissão automática de seis velocidades.

FALTA PREÇO MAIS CONVIDATIVO Em desempenho, a SRX Plus cumpriu o 0 a 100 km/h em 11,2 segundos, praticamente o mesmo tempo da versão SRX testada por QUATRO RODAS em 2020. As retomadas também tiveram resultados bem próximos nos dois modelos.

O consumo piorou e não apenas porque essa versão é 50 kg mais pesada, mas porque o motor teve que passar por uma atualização para se enquadrar nas exigências do Proconve L7 (nova lei de emissões). As médias foram de 9,4 km/l na cidade e só 10,6 km/l na estrada – enquanto a Hilux SRX fez 10,2 e 11,9 km/l. A Ford Ranger também é mais econômica, cravando médias de 9,6 km/l e 13,5 km/l, respectivamente – isso com a versão XLS, que usa o motor 2.0 turbo diesel (170 cv/41,3 kgfm). Se considerarmos a opção topo de linha, Limited, com motor V6 3.0 de 250 cv, a Ranger é menos econômica, mas tem acelerações mais vigorosas e rápidas.

Esta nova versão topo de linha custa R$ 334.890. E o preço é realmente elevado ao compararmos com a Ford Ranger na versão mais cara, Limited, que custa R$ 319.990 – são quase R$ 15.000 de diferença, que não podem ser justificados pela tradição ou robustez da picape. Afinal, a Ranger está uma geração à frente da Hilux, portanto é mais moderna e conectada e é equipada com motor mais forte e potente. É notável a superioridade dinâmica da SRX Plus e ela traz um conteúdo rico, mas seu preço definitivamente é pouco convidativo.

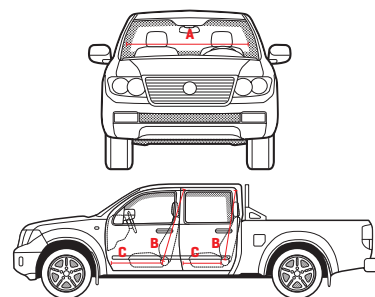
TESTE QUATRO RODAS

ACELERAÇÃO	
0 a 100 km/h	**11,2 s**
0 a 1.000 m	**32,4 s - 160,3 km/h**
VELOCIDADE MÁXIMA	**n/d**
RETOMADAS	
D 40 a 80 km/h	**4,8 s**
D 60 a 100 km/h	**6,1 s**
D 80 a 120 km/h	**7,7 s**
FRENAGENS	
60/80/120 km/h a 0	**16,3/29,9/68 m**
CONSUMO	
Urbano	**9,4 km/l**
Rodoviário	**10,6 km/l**
RUÍDO INTERNO	
Neutro/RPM máx.	**39,1/81,5 dBA**
80/120 km/h	**59,3/72,5 dBA**
AFERIÇÃO	
Velocidade real a 100 km/h	**93 km/h**
Rotação do motor a 100 km/H	**1.750 rpm**
Volante	**2,7 voltas**
SEU BOLSO	
Preço básico	**R$ 334.890**
Garantia	**5 anos**

CONDIÇÕES DE TESTE: altitude, 660 m; temperatura, 28 °C; umidade relativa, 64%; pressão, 755 mmHG

FICHA TÉCNICA

Motor: diesel, dianteiro, transversal, 2.755 cm³, 16V, 204 cv a 3.400 rpm, 50,9 kgfm a 2.800 rpm **Câmbio:** automático, 6 marchas, tração 4x4 **Direção:** hidráulica **Suspensão:** indep., braços sobrepostos (diant.), eixo rígido (tras.) **Freios:** disco ventilado (diant.), disco sólido (tras.) **Pneus:** 265/60 R18 **Dimensões:** compr., 533 cm; largura, 202 cm; altura, 183 cm; entre-eixos, 309 cm; caçamba, 1.000 l; capacidade de carga, 1.000 kg; peso, 2.140 kg; tanque, 80 l; ângulo de ataque, 30°; ângulo de saída, 26°

ERGONOMIA

A: 153 cm (diant.) / 153 cm (tras.) **B:** 99,5 cm (diant.) / 95 cm (tras.) **C:** 93,5 cm (diant.) / 92 cm (tras.)

VEREDICTO

É indiscutível que a SRX Plus traz melhorias que tornam a dinâmica exemplar, mas não justifica o preço.

★★★

MÃOS À OBRA

VW aposta na simplicidade para atender o público mais numeroso da Saveiro, que são os frotistas e autônomos que usam a picape para trabalhar – POR **ISADORA CARVALHO** | FOTOS **FERNANDO PIRES**

No lançamento da VW Saveiro 2024, os holofotes estavam voltados para a configuração topo de linha, Extreme. Mas a versão básica, Robust, é a que faz a compacta ser a segunda mais vendida do país. Para quem foca no custo/benefício, esta é a picape mais barata do Brasil: vendida por R$ 98.670.

Para conseguir esse título, a VW retirou equipamentos que são elementares. Mesmo assim, a Saveiro Robust ainda tem vantagens tanto em relação à versão mais cara quanto na comparação com a Fiat Strada Endurance, a versão de entrada da líder de mercado, ambas picapes de trabalho, com a maior parte dos compradores composta por frotistas ou mesmo autônomos, que usam o veículo para transportar cargas.

É muito fácil diferenciar a versão mais barata da Saveiro 2024, pois só ela traz o para-choque, os retrovisores e as maçanetas sem pintura – só a partir da Trendline, intermediária, que essas peças são da cor do veículo. E isso não é para conferir um ar aventureiro, mas sim reduzir custos de produção. Esqueça também a barra cromada que une os faróis halógenos, que é de série nas demais versões.

A Saveiro Robust só passou a contar com os faróis diurnos, DRL, de série, que traz mais segurança ao trafegar durante o dia na cidade e na estrada, porque passaram a ser obrigatórios. Faróis de neblina vêm apenas a partir da Trendline, onde são opcionais.

A ideia é baratear a produção dessa versão, mas também reduzir o custo de manutenção e, segundo a VW, é essa a explicação da adoção das rodas de aço de 15”, com calotas, calçadas com pneus 205/60.

DIFERENÇA NA TRASEIRA De acordo com a fábrica, um dos trunfos da Saveiro está no eixo traseiro, onde a suspensão é do tipo eixo de torção com molas helicoidais de dupla ação,

Robust traz para-choque e retrovisores sem pintura

enquanto a Strada é equipada com eixo rígido com feixe de molas semielípticas. Essa configuração faz com que a VW apresente comportamento dinâmico mais estável, graças à maior eficiência do conjunto, que filtra melhor as imperfeições do piso. Ajuda também o sistema de direção firme e preciso. A Saveiro é um projeto mais antigo e tem menor capacidade de carga que a Strada. Mas, por conta do eixo rígido na traseira, a suspensão da Strada é menos eficiente na absorção das irregularidades do pavimento e permite que os movimentos verticais de uma roda influenciem a roda do lado oposto – proporcionando aquele movimento lateral característico de picapes maiores montadas sob chassi de longarinas. Há quem prefira essa construção por conta da durabilidade.

Outro ponto em que a Saveiro se destaca, ainda no eixo traseiro, é nos freios, com discos. Ter discos nas quatro rodas, aliás, é uma vantagem histórica da VW em relação à Fiat. A Saveiro é assim, em todas as versões, desde 2015 (quando abandonou seus problemáticos e barulhentos tambores), enquanto a Strada traz discos ventilados na dianteira e tambores na traseira. Contrariando a lógica, porém, em nossa pista de testes, a Strada parou com ligeira vantagem sobre a Saveiro. Com as picapes vazias, vindo a 80 km/h, a Saveiro precisou de 25,7 metros até a parada, ante 24,1 m percorridos pela Strada. Nas picapes de tração dianteira, entre 70 e 80% da frenagem é realizada pelos freios das rodas dianteiras.

CABINE E CAÇAMBA A tampa da caçamba da Saveiro é aberta pelo logo, um charme entre a simplicidade. Ela não tem amortecimento, mas é bem leve. Já a Fiat Strada tem a tampa da caçamba bem mais pesada e não tem a abertura em duplo estágio presente na Saveiro. A Saveiro Robust ainda carrega 26 kg a mais que a versão topo

O ângulo de saída é quase o mesmo da rival Strada

de linha, com 664 kg, e um volume bem maior também, com 924 litros. Comparando sempre as configurações de cabine simples. As capacidades da Robust só não superam as da rival Strada, que leva 720 kg e 1.354 litros.

Na cabine da Saveito, além do estilo que remete aos anos 2000, há excesso de plástico rígido e falta de computador de bordo – não é possível checar a autonomia e muito menos o consumo médio, por exemplo. O ajuste dos retrovisores é manual, há uma tampa de plástico para cobrir o buraco deixado pela ausência do rádio. E o ar-condicionado traz botões giratórios. Mas vamos ser justos, a Strada Endurance também não tem rádio e nem retrovisores elétricos, mas compensa ao oferecer computador de bordo e acabamento mais moderno.

O espaço interno da Robust merece elogios e tem, inclusive, 1 cm extra para as pernas em relação à Extreme. Os bancos são de tecido com uma costura aparente que disfarça a simplicidade e a densidade da espuma pareceu de boa qualidade.

A plataforma continua a mesma do descontinuado Gol (de 2008). Por isso a Saveiro é o último carro equipado com o motor 1.6 16V aspirado de 116 cv e 16,1 kgfm (o EA211, que chegou recalibrado para atender a fase L7 do Proconve) combinado com câmbio manual de cinco marchas.

MAS ANDA BEM? O entendimento de motor e câmbio é harmonioso graças aos engates curtos e precisos da transmissão e às cinco marchas bem escalonadas, embora na estrada uma sexta marcha fosse bem-vinda – e evitaria que o motor tivesse de trabalhar em giro mais alto (cerca de 3.500 rpm, a 120 km/h), com o ruído invadindo a cabine.

A Robust empatou tecnicamente com a Saveiro Extreme, cravando o 0 a 100 km/h em 12,4 segundos contra 12,7 segundos. E ambas foram mais rápidas que a Fiat Strada Volcano 1.3 Firefly, que é um pouco menos potente e fraca (107 cv e 13,6 kgfm), com o tempo de 13,1 segundos.

Na retomada de 40 a 80 km/h e de 80 a 120 km/h – os números das duas versões são próximos, mas na retomada de 60 a 100 km/h (muito utilizada em rodovias e com a picape carregada) a Robust tem vantagem de quase 1,5 segundo, levando 12,9 segundos para cumprir essa prova – um pouco mais lenta que a Strada Volcano, que cumpriu essa prova em 12,4 segundos.

No consumo a versão mais simples da VW também leva vantagem, alcançando 12,7 km/l na cidade, enquanto na estrada chega a 15,5 km/l – contra médias de 12 km/l e 15,6 km/l da Saveiro Extreme, respectivamente. Porém, continua mais gastona que a Strada manual, com as médias de 12,9 km/l na cidade e 17 km/l na estrada.

A atualização da Saveiro teve efeito nas vendas e a picape voltou a destacar-se no ranking de vendas: impedindo a já habitual "dobradinha" da Fiat, com Strada e Toro no topo da lista entre as picapes mais vendidas. A "picape do Gol", como ficou conhecida, por mais que tenha projeto mais antiquado ainda traz vantagens significativas que a tornam ainda competitiva. Aos olhos de quem quer a picape mais simples e barata possível apenas para trabalho, a Saveiro Robust pode ser uma boa opção. Porém, a realidade é que qualquer alteração no preço da Fiat Strada Endurance, a versão de entrada, pode atrapalhar as suas vendas consideravelmente. QR

TESTE QUATRO RODAS

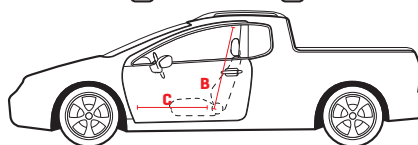
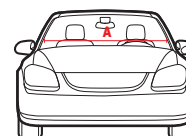
ACELERAÇÃO	
0 a 100 km/h	12,4 s
0 a 1.000 m	33,8 s - 152,5 km/h
VELOCIDADE MÁXIMA	178 km/h*
RETOMADAS	
3ª 40 a 80 km/h	8,5 s
4ª 60 a 100 km/h	12,9 s
5ª 80 a 120 km/h	24,4 s
FRENAGENS	
60/80/120 km/h a 0	14,4/25,7/60,8 m
CONSUMO	
Urbano	12,7 km/l
Rodoviário	15,5 km/l
RUÍDO INTERNO	
Neutro/RPM máx.	34,1/61,4 dBA
80/120 km/h	72,7/75,1 dBA
AFERIÇÃO	
Velocidade real a 100 km/h	95 km/h
Rotação do motor a 100 km/h	2.750 rpm
Volante	2,7 voltas
SEU BOLSO	
Preço básico	R$ 98.670
Garantia	3 anos

*Dado de fábrica

CONDIÇÕES DE TESTE: alt. 660 m; temp., 34 °C; umid. relat., 50%; press., 758 kPa

FICHA TÉCNICA

Motor: flex, dianteiro, transversal, 4 cil., 16V, 1.598 cm³, 106/116 cv a 5.750 rpm (gasolina/etanol), 15,4/16,1 kgfm a 4.000 rpm (g/e) **Câmbio:** manual, 5 marchas, tração dianteira **Direção:** hidráulica, 12,3 m (diâmetro de giro) **Suspensão:** ind. McPherson (diant.), eixo de torção (tras.) **Freios:** disco ventilado (diant.), sólido (tras.) **Pneus:** 205/60 R15 **Peso:** 1.135 kg **Dimensões:** comprimento, 449,3 cm; largura, 172,1 cm; altura, 156 cm; entre-eixos, 275,2 cm; caçamba, 924 litros; capacidade de carga, 664 kg

ERGONOMIA

A: 142 cm (diant.) B: 97 cm (diant.) C: 94 cm (diant.)

VEREDICTO

VW Saveiro Robust foca na simplicidade tanto para o conjunto mecânico quanto para o conteúdo para ter o melhor preço, mas ausência de tecnologia a prejudica.

★★★

Ausência de computador de bordo é ponto negativo. Entrada USB é só para recarga

Costuras disfarçam a simplicidade dos bancos. Espaço para objetos é escasso

Robust é a versão com a maior capacidade: 664 kg. Motor é o do Gol, o EA211

DOCE DILEMA

Nova geração elétrica do Macan é a mais potente de todos os tempos e, no Brasil, vai conviver com a antecessora, V6 a combustão. A diferença de preço é pequena. Caberá ao consumidor escolher

POR **ISADORA CARVALHO,** de NIce (França)

Dez anos após o lançamento do Macan, a Porsche apresenta a segunda geração, que passa a ser sempre elétrica. Junto ao novo capítulo estão dois títulos importantes: ele é o primeiro SUV elétrico da marca e o mais potente da história.

O primeiro deles é justificado porque o Cayenne, o outro SUV da Porsche, é apenas eletrificado, pois traz mecânica híbrida plug-in. E o segundo é muito bem defendido pela versão topo de linha, Turbo, que rende até 639 cv – a versão mais potente do atual Macan, a GTS, equipada com o aclamado motor V6 biturbo, rende até “apenas” 440 cv.

QUATRO RODAS foi até Nice, no sul da França, para conferir o lançamento mundial do novo Porsche Macan. Ele já está em pré-venda no Brasil e deve começar a ser entregue a partir de novembro de 2024.

O novo Macan chega em duas versões: 4 e Turbo. A de entrada rende até 408 cv e 66,3 kgfm com dois motores elétricos, um em cada eixo. A topo de linha, também com um motor em cada eixo, traz um aumento de potência expressivo, 639 cv como dito antes, mas somente com o sistema de launch control ativado, e torque de 115 kgfm.

AERODINÂMICA ATIVA A maior mudança visual está no conjunto óptico, que é dividido em duas peças. A primeira, em destaque, concentra os DRLs de led, que evidenciam os quatro pontos de assinatura de design encontrados em toda a linha Porsche.

No para-choque estão os faróis principais, que são de leds matriciais. Na mesma peça há a grade ativa, que auxilia na aerodinâmica (ela abre e fecha conforme a aceleração ou desaceleração) e, somada a outros recursos, assegura um coeficiente aerodinâmico, cx, de 0,25. Para efeito de comparação, o esportivo 911 Turbo S tem cx de 0,29 – portanto, o SUV tem uma aerodinâmica invejável.

Com o Macan de perfil é possível constatar que a linha de teto está mais pronunciada e isso faz com que o ar tenha mais facilidade de passar, além de contribuir para um visual

Entre-eixos foi aumentado em 9 cm e melhorou o espaço interno

mais contemporâneo, com um quê de cupê.

As dimensões são as mesmas, exceto pelo entre-eixos, que cresceu quase 9 cm e contribuiu para um espaço mais generoso no banco traseiro e também no volume do porta-malas. São 480 litros de capacidade na versão Turbo e 540 litros na versão de entrada, batizada de 4.

A traseira é elegante e propõe uma sensação de que o SUV é mais largo do que a realidade graças ao filete de led vermelho que percorre toda a extensão da carroceria. O spoiler é escamoteável e aparece quando os modos de condução esportivos são acionados ou mesmo quando a condução é mais esportiva.

A configuração de telas é inspirada no novo Cayenne e traz um visor para o passageiro com recursos de entretenimento como vídeos e jogos. Por questão de segurança, o Macan traz o painel ativo, que impede que o motorista visualize a tela do passageiro com o carro em movimento – a regulamentação brasileira proíbe a exibição de entretenimento no painel principal, mas a Porsche acredita que, com o recurso do painel ativo, a tela extra poderá ser homologada.

REALIDADE AUMENTADA A central multimídia tem 10,9" com operação intuitiva com Apple CarPlay e Android Auto sem fio. A grande novidade do sistema é que ele passa a ter possibilidade de baixar aplicativos nativos como Spotify e YouTube. Tudo isso para reduzir a dependência do smartphone.

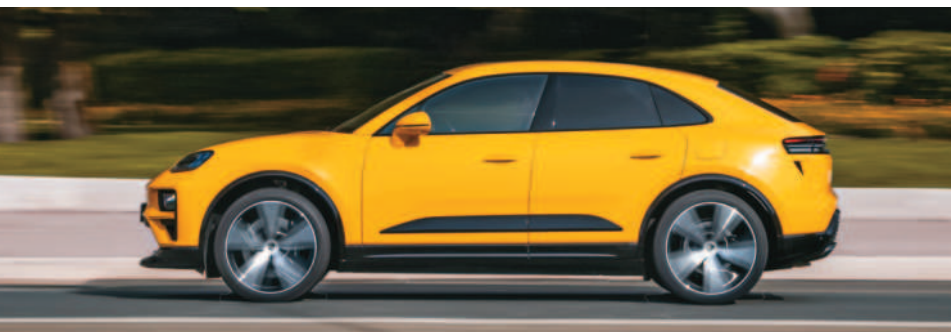
A navegação é um caso à parte, já que o Macan estreia a realidade aumentada, que permite acompanhar todo o trajeto no para-brisa. É possível dizer que há uma tela de aproximadamente 90" a 10 metros da sua visão – impossível errar o caminho ou dizer que não sabia a velocidade que estava. A questão é que esse recurso só funciona por meio do sistema nativo, portanto Waze e Google Maps só serão exibidos na central multimídia.

Para completar a parte das telas, o quadro de instrumentos é personali-

zável e é o maior mostrado dos três, com 12,6", na diagonal.

A segunda geração do Macan estreia a base PPE (Premium Platform Electric). No centro da nova plataforma está o conjunto de baterias com 100 kWh de capacidade e 12 módulos que oferecem uma autonomia de até 591 km, segundo o padrão europeu WLTP – no padrão do Inmetro o alcance declarado deverá ser 30% menor, cerca de 400 km. O conjunto tem uma nova composição química que permite maior densidade de energia e propicia uma capacidade de carregamento em DC (recarga rápida) de até 270 kW – pode ser carregada de 10 a 80% em cerca de 21 minutos. Em um wallbox de 11 kW, o tempo de recarga, se a bateria estiver zerada, é de 10 horas.

O A 100 KM/H EM 3,3 SEGUNDOS O Macan tem a capacidade de recuperar até 240 kW em frenagens e desacelerações, já que 40% da potência de frenagem não acontece pelos freios propriamente ditos. Quando os freios são acionados, é o motor quem atua primeiro, como um freio motor, para reduzir a velocidade. Isso aumenta a vida útil dos freios. Segundo a marca, é possível recuperar 8 km de autonomia após algumas frenagens.

Na suspensão, o sistema eletrônico Porsche Active Suspension Management (PASM) é combinado com a suspensão pneumática. O conjunto se adapta às condições da estrada, mas também à velocidade, aceleração longitudinal e lateral, modulação do pedal do acelerador e direção. Na nova geração, esse sistema possui amortecedores com tecnologia de duas válvulas. Toda essa combinação torna os modos de condução ainda mais precisos e distintos. E a mudança se torna mais perceptível ao acionar o modo Sport Plus, no qual a direção fica mais firme e todas as ondulações do piso chegam para o

Caimento do teto ficou ainda mais acentuado na carroceria da nova geração. Quatro DRLs ganham destaque na parte superior

Filete de led provoca a sensação de que é mais largo do que a realidade

Três telas trazem requinte e o câmbio foi deslocado para a direita do painel

São 84 litros de capacidade no compartimento dianteiro. Espaço interno é mais generoso. Porta-malas com capacidade de 480 l

motorista, propiciando uma maior interação com a pista e tornando a condução mais visceral.

O bloqueio eletrônico do diferencial traseiro também contribui para a tração e a estabilidade. E, pela primeira vez, o Macan possui eixo traseiro direcional, com ângulo máximo de 5°. Ele permite manobras de estacionamento facilitadas e uma maior estabilidade em curvas mais acentuadas. Esse atributo foi posto à prova nas estradas sinuosas e de pista simples presentes na Riviera Francesa e trouxe mais segurança.

O Macan mais potente da história acelera de 0 a 100 km/h em apenas 3,3 segundos, de acordo com a Porsche, o que o coloca entre os SUVs mais rápidos do mundo.

Na curta convivência com o SUV, foi possível verificar que o desempenho foi priorizado em seu desenvolvimento e o comportamento na direção é digno de esportivo. Em um kickdown no acelerador fica evidente que a aceleração até os 100 km/h é cumprida em segundos.

As duas gerações do Macan irão conviver no Brasil e isso só vai acontecer fora da Europa, já que o Macan a combustão em breve não atenderá mais aos requisitos de emissões por lá, um dos mais rigorosos do mundo.

Dito isso, a pergunta que fica é: vale mais a pena comprar a nova geração elétrica, a mais potente de mais de 600 cv, por R$ 770.000, ou um Macan GTS com visual antigo, 440 cv com motor V6 biturbo por R$ 735.000? Só R$ 35.000 os separam. O dilena pode ser cruel, afinal a nova geração traz evoluções únicas, mas os mais puristas e amantes dos motores a combustão poderão dizer não aos avanços que a Porsche preparou. QR

FICHA TÉCNICA

Motor: dois (dianteiro e traseiro) elétrico síncrono permanente, 639 cv (com overboost), 115 kgfm, sistema elétrico de 800 volts
Baterias: íons de lítio, 100 kWh, recarga de 10 horas (AC) e 21 minutos (DC)
Câmbio: automatizado, 1 marcha, 4x4
Suspensão: pneumática, five-link (dianteira), five-link (traseira)
Freios: disco ventilado nas quatro rodas
Direção: elétrica
Pneus: 235/55 R20 (dianteiros), 285/45 R20 (traseiros)
Dimensões: comprimento, 478,4 cm; largura, 193,8 cm; alt., 162,1 cm; entre-eixos, 289,3 cm; porta-malas, 84 l (dianteiro), 480 l (traseiro)
Desempenho*: 0 a 100 km/h, 3,3 s veloc. máx., 260 km/h; autonomia, 591 km (WLTP); recarga (de 0 a 100%), 10 horas (AC, 11 kw); (de 20 a 80%, 21 min (DC, 270 kw)

*Dados de fábrica

VEREDICTO

A nova geração do Porsche Macan surpreende por oferecer tanta esportividade com motores elétricos quanto os modelos com motores V6 biturbo.

★★★★

FOTOS DIVULGAÇÃO

Cx (coeficiente aerodinâmico) do ZX era de apenas 0,33

Sucesso inesperado

Mesmo sem a tradicional suspensão hidropneumática, o hatch conquistou o mercado e quatro edições do Rally Paris-Dakar – POR **FELIPE BITU** | FOTOS **CHRISTIAN CASTANHO**

A Citroën sempre foi reconhecida pelos avanços tecnológicos. Fundada por André Citroën em 1919, a empresa destacou-se por modelos como o Traction Avant, o 2CV, o DS, o SM, o GS, o CX, o BX, o XM e o eficientíssimo ZX, que marcou seu nome na história dos ralis.

A história do ZX começa em 1974, quando o presidente francês Georges Pompidou impediu a Fiat de assumir o controle da Citroën. E foi além: para afastar investidores estrangeiros, o governo francês garantiu um empréstimo para que a Peugeot absorvesse a Citroën em 1976. Era o início do grupo PSA Peugeot Citroën.

O apoio financeiro permitiu uma rápida recuperação da Citroën na década de 1980: além dos decanos 2 CV, GSA e CX, também eram produzidos o pequeno AX e o médio BX, já com DNA Peugeot. O CX foi substituído pelo XM, em 1989. Para suceder o GSA, a Citroën iniciou uma parceria com o estúdio italiano Bertone para desenvolver o Projeto N2. O trabalho culminou com o ZX em 1991, marcado por um estilo sóbrio nitidamente inspirado pelo BX e pelo XM. Com cinco portas, ele competia em porte e preço com Renault 19, Fiat Tipo, Opel Kadett, Ford Escort e VW Golf.

Os fãs sentiram a falta das suspensões hidropneumáticas do GSA, mas novos tempos exigem novas soluções: apesar da suspensão dianteira McPherson, o ZX recebia uma suspensão traseira com barras de torção e braços arrastados apoiados em buchas com deformação programada para resultar em esterçamento passivo.

O espaço interno merecia destaque: além dos 2,54 m entre os eixos, o banco traseiro era basculante e reclinável, permitindo aumentar o espaço para as pernas dos passageiros ou o do porta-malas. A lista de opcionais incluía direção hidráulica, teto solar elétrico, airbags duplos e freios ABS.

Em 1992, surge a versão de três portas, batizada como Coupé. A versão básica era a Reflex, seguida da intermediária Avantage e da luxuosa Aura. A esportiva era a Volcane, com suspensão totalmente recalibrada para um comportamento dinâmico mais apurado. A perua de cinco portas chegaria em 1994. Foram oferecidos sete motores a gasolina: 1,1 litro de 60 cv, 1,4 litro de 75 cv, 1,6 litro de 88 cv, 1,8 litro de 101 cv, 1,9 litro de 130 cv, 2 litros de 121 cv e por fim um 2 litros com 16 válvulas e 152 cv. O motor a diesel de 1,9 litro rendia 65 cv ou 91 cv quando alimentado por turbocompressor. O câmbio era manual de cinco marchas ou automático de quatro.

Em 1997, o motor de 2.0 16V passa a gerar 167 cv, potência suficiente para levar o ZX de 0 a 100 km/h em 8,5 segundos, com máxima de 219 km/h. Estava no mesmo nível de concorrentes importantes como VW Golf GTI 16V e Honda Civic VTi.

O padrão do acabamento era reforçado com couro e plásticos de boa qualidade

Manômetro do óleo inserido no painel

Câmbio tinha engates precisos

Bancos dianteiros com apoios laterais...

.. e traseiro com encosto reclinável

O ZX também fez relativo sucesso no Brasil, onde chegou no final de 1991. Avaliado em dezembro daquele ano, o Volcane com motor de 1,9 litro acelerou de 0 a 100 km/h em 10,9 segundos, com máxima de 181,5 km/h.

A carreira do ZX nos ralis começou em 1990, quando o protótipo ZX Rallye Raid conquistou o primeiro e segundo lugares Baja Aragón. Seu motor central-traseiro de 2,5 litros era sobrealimentado para gerar 330 cv, enviados às quatro rodas por um câmbio manual sequencial de sete marchas. Venceu o Rally Paris-Dakar quatro vezes (1991/1994/1995/1996).

O ZX foi substituído pelo Xsara em 1998. Quase 2,5 milhões de unidades foram comercializadas até 2013, contando o hatch Fukang e o sedã Elysée produzidos pela Dongfeng na China. O ZX também originou os Dongfeng Fengshen/Aeolus S30 até 2017 e ainda foi plagiado pelas chinesas JM Star, Shanghai Maple, Jiangnan e Lifan. QR

FICHA TÉCNICA

Citroën ZX Volcane 2.0 1995
Motor: transversal, 4 cilindros em linha, 1998 cm³, alimentado por injeção eletrônica 121 cv a 5.750 rpm 18 kgfm a 2.750 rpm
Câmbio: manual, 5 marchas, tração dianteira
Carroceria: fechada, 4 portas, 5 lugares
Dimensões: comprimento, 408 cm; largura, 170 cm; altura, 138 cm; entre-eixos, 254 cm
Peso: 1.055 kg
Pneus: 185/60 R 14

Motor PSA XU10 de quatro cilindros

A versão Volcane tinha suspensão ligeiramente mais baixa e firme

Arriscamos viajar de São Paulo, capital, a Ribeirão Preto, no interior

SERÁ QUE DÁ?

Chegou a hora de testar a autonomia do BYD Dolphin na estrada. Afinal, fica mais perto dos 291 km divulgados pelo Inmetro ou dos 400 km divulgados pela BYD?

POR **HENRIQUE RODRIGUEZ**

É muito raro alguém topar uma viagem longa com nosso BYD Dolphin. É a questão da necessidade de planejamento, de saber onde há carregadores rápidos pelo caminho, se estão funcionando e toda a ansiedade por trás disso. Mas também tem a ver com a segurança de saber até onde dá para chegar com uma carga completa da bateria. Agora sabemos.

Saímos da cidade de São Paulo rumo a Ribeirão Preto (SP) sem recarregar, uma viagem de 315 km (de centro a centro) que, em velocidade normal, leva cerca de 3h40.

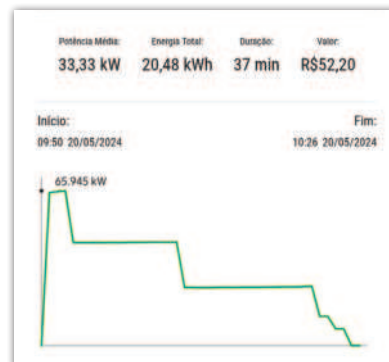
Sim, velocidade normal, entre 100 e 110 km/h, mesmo que até Campinas (SP) seja permitido rodar a até 120 km/h – o que aumentaria o consumo exponencialmente e deixaria o Dolphin mais sujeito a desacelerações e acelerações, devido ao movimento dos outros carros.

Dispensamos estratégias inconvenientes para poupar bateria, como rodar a 80 km/h com o ar-condicionado desligado? Queremos previsibilidade com conforto.

O ponto de partida foi o posto Campeão 28, 13 km depois do início da Rodovia dos Bandeirantes, onde há um carregador de 150 kW da plataforma EzVolt para completar a carga da bateria. Aí veio a primeira surpresa: nosso BYD Dolphin passou um bom tempo carregando a 66 kW, quando a potência máxima de carregamento declarada pela BYD é de 60 kW. Questionamos a fabricante sobre uma eventual atualização, que poderia ter sido feita remotamente, mas negaram qualquer aumento da potência de carregamento. Se isso não está previsto, a degradação da bateria poderia aumentar, mas notamos que o sistema de gestão de temperatura interveio, reduzindo a potência. Em 37 minutos a carga passou de 60 para 100% e o Dolphin estava pronto para o início da jornada. O carro estimava 405 km de autonomia. Guarde esse número.

A primeira parada para controle seria no Posto 6, em Porto Ferreira (SP), dali a 195 km. Antes disso, algu-

FOTOS HENRIQUE RODRIGUEZ

Em um dado momento da viagem, o computador de bordo mais confundiu do que esclareceu nossas dúvidas sobre a autonomia. E, na hora de recarregar, encontramos uma diferença entre a energia cobrada pelo carregador e a efetivamente acumulada

mas marcações importantes:

– após percorrer 100 km, o carro indicava 296 km de autonomia;

– a bateria chegou aos 50% da carga após 168 km, indicando 203 km de alcance;

– com 45% de carga, o carro havia percorrido 182 km e estimava alcance de mais 182 km.

Cheguei ao primeiro destino sem confiar no computador. Havia percorrido 195 km consumindo 59% da bateria, restando 41% de bateria e o carro estimava 166 km. Mas se indicava consumo médio de 13,4 kW/100 km, deveria prever 137 km de autonomia, o que leva a uma autonomia projetada de 332 km – não 361 km.

Aos 257 km, o restaurante Frango Assado de Cravinhos (SP) passava no sentido oposto e eu já sabia que seu carregador (também da EzVolt) estava inoperante. A essa altura, a conexão sem fio do Android Auto já havia caído cinco vezes. E as longas subidas da região elevaram o consumo para 15 kW/100 km, a bateria estava em 17% e o carro projetava 68 km de autonomia.

Os 10% foram alcançados após 282 km e, mesmo assim, o carro ainda indicava autonomia de 42 km (como se fizesse 420 km com 100%). Faltava apenas 8 km para o Graal Trevo, já na saída de Ribeirão Preto, onde o Dolphin chegou com 8% de carga. Decidi ir além e retornar para recarregá-lo na zona sul da cidade, em um posto a 17 km dali. Assim, poderia ultrapassar os 300 km de alcance com alguma segurança.

Nesse último trecho, desliguei o ar-condicionado (que sempre esteve em 20 °C com o modo automático ativado) e a velocidade foi reduzida por conta do trânsito da cidade. Alcancei o carregador com 4% da bateria restante, 17 km de autonomia projetada e tendo percorrido 308 km no total.

Encontramos o carregador de 50 kW Shell Recharge entregando, no máximo, 34 kW. A recarga completa durou 1h30. O mais bizarro: a bateria do Dolphin tem 44,9 kW de capacidade e precisaria repor 43 kW. Mas o carregador cobrou 46,5 kW. A Tupinambá, empresa que administra o Shell Recharge, diz que pode existir uma perda por transmissão e gestão térmica do carro de até 15%.

Aprendemos, então, que é importante prever um carregamento a cada 300 km, no máximo, em uma viagem. E que não dá para confiar no indicador de autonomia do Dolphin.

BYD DOLPHIN 6.461KM

FICHA TÉCNICA

Versão: GS 180 EV
Motor: elétrico, diant., transversal, síncrono, 95 cv, 18,4 kgfm
Câmbio: automát., 1 marcha, tração diant.

REVISÕES

Até 100.000 km: grátis

SEGURO

R$ 1.570

CONSUMO

No mês: 7,5 km/kW, com 57,8% de rodagem na cidade
Desde jan/24: 7,1 km/kW, com 46,8% de rodagem na cidade
Carregamento: 169,6 kW, 16h50 min, R$ 230,25

C3: posa com o Santuário Nacional, em Aparecida (SP), ao fundo

CÂMBIO, DESLIGO

Descobrimos aquilo que seria uma estratégia de segurança do Citroën C3: pode-se retirar a chave da ignição que o motor só desliga com o carro parado

Pode girar a ignição e até retirar a chave com o carro andando: o C3 não vai desligar o motor até que o veículo pare. Quem descobriu isso foi o mecânico William Artigiani, da Car13, oficina que faz o acompanhamento de nossos carros. “Precisava sair rápido do carro quando parasse na porta da oficina, então pus em ponto morto e girei a chave enquanto o carro ainda estava parando. Eu estava com a chave na mão e o carro já estava parado quando o motor desligou – o que só aconteceu quando o velocímetro mostrava 0 km/h”, conta. Há um pequeno atraso na resposta do velocímetro digital.

Reproduzimos o teste em carros com chave convencional de Ford, Hyundai, Volkswagen e Fiat, e todos desligam mesmo com o carro andando – em um local isolado, sem movimento, ok? Carros com chave presencial também podem desligar, mas o procedimento de emergência é segurar o botão de partida por alguns segundos.

Procuramos a Stellantis e, de acordo com a fabricante, é uma estratégia comum aos carros de Peugeot e Citroën das novas gerações, que compartilham a plataforma CMP, para evitar que o motor desligue caso alguém esbarre na chave ou mesmo tente desligar o carro de propósito enquanto está andando. Faz um pouco de sentido, porque o motor desligado compromete, por exemplo, o vácuo que assiste o sistema de freio hidráulico.

Após uma semana com o C3, William fez outros apontamentos. “Gostei de como consegue ser ágil, estável e econômico no uso urbano, e também como parece robusto por dentro. Mas não gostei que os coxins isolam pouco as vibrações do motor 1.0, e escuta-se muito o barulho da embreagem nas saídas, principalmente do lado de fora.”

CITROËN C3 — 43.912 km

FICHA TÉCNICA

Versão: First Edition 1.0
Motor: 3 cil., diant., transv., 999 cm^3, 6V, aspirado, 75/71 cv a 6.000 rpm, 10,7/10 kgfm a 3.250 rpm
Câmbio: manual, 5 marchas, tração dianteira

REVISÕES

Até 100.000 km
R$ 7.518

SEGURO

R$ 1.824

CONSUMO

No mês: 15,1 km/l com 31,7% de rodagem na cidade
Desde abril/23: 13,6 km/l com 31,7% de rodagem na cidade
Combustível: flex (gasolina)

GASTOS NO MÊS

Combustível:
R$ 1.261

FOTO RENATO PIZZUTTO

Usados podem ter garantia ampliada, mas o nosso não se beneficia disso

GARANTIA AMPLIADA

Jeep anunciou o aumento de garantia para cinco anos em seus carros nacionais, inclusive para os usados. Mas não se aplica ao nosso Jeep Compass

A partir da linha 2025, os Jeep Renegade, Compass e Commander passam a sair das lojas com cinco anos de garantia, dois anos a mais do que antes. O aumento da garantia, inclusive, é retroativo para o motor e câmbio de todos os modelos da linha 2022 em diante, inclusive fabricados em 2021. Mas as condições, que até perdoam os descuidos de alguns proprietários, não se aplicam a todos os carros.

Não importa se o Jeep fez todas as revisões dentro do prazo correto, como nosso Compass. Não há extensão da garantia se o carro tiver mais de 60.000 km, que é o caso do nosso carro. Por outro lado, são tolerantes com quem tem um veículo menos rodado e tenha deixado de realizar uma das três primeiras revisões programadas em uma concessionária da rede Jeep, desde que não tenha ultrapassado o prazo do serviço em 5.000 km ou seis meses. E não é automático: é preciso "pagar a revisão perdida e a substituição de eventuais itens comprometidos no veículo, avaliados no checklist de revalidação da concessionária", de acordo com a Jeep. Ou seja, quem perdeu a revisão precisa agendar um horário na concessionária para garantir o termo de revalidação da cobertura.

O objetivo da Jeep pode ser melhorar a reputação dos seus carros no mercado de usados. Além da grande oferta de seminovos, casos de consumo de óleo quando o motor 1.3 turbo estreou e do trocador de calor do câmbio automático de seis marchas usado nos antigos Renegade 1.8 e Compass 2.0 flex prejudicaram sua reputação com lojistas.

Os Jeep nacionais revendidos pelas concessionárias e sem garantia de fábrica, independentemente do ano e da quilometragem, também terão garantia extra, mas de um ano.

JEEP COMPASS 94.546 km

FICHA TÉCNICA

Versão: Longitude 80 anos 1.3 Turbo
Motor: 4 cil., diant., transv., 1.332 cm³, 16V, turbo, inj. dir., 185/180 cv a 5.750 rpm, 27,5 kgfm a 1.750 rpm
Câmbio: automático, 6 marchas, tração dianteira

GASTOS NO MÊS

Combustível: R$ 997

CONSUMO

No mês: 10,1 km/l com 31,2% de rodagem na cidade
Desde agosto/21: 9,5 km/l com 34,1% de rodagem na cidade
Combustível: flex (gasolina)

SEGURO

R$ 3.268*

REVISÕES

Até 96.000 km R$ 7.803

*PERFIL QUATRO RODAS

FOTO LEONARDO BARBOZA

Componentes são projetados de acordo com a aplicação

VENTO, VENTOINHA

Eletroventilador é parte fundamental no sistema de arrefecimento para fazer o motor trabalhar na temperatura correta – POR **FERNANDO MIRAGAYA**

A coisa que um motorista mais ouve em um engarrafamento, depois das buzinas, é aquele som típico de ventilador vindo do compartimento do motor. É a popularmente conhecida ventoinha, componente importante no sistema de arrefecimento do conjunto mecânico.

O nome técnico da peça é eletroventilador, que se atualiza em termos de materiais e tecnologias justamente para acompanhar a evolução dos automóveis em busca de eficiência energética. Afinal, manter o controle da temperatura permite ao motor ser mais eficiente e econômico. Além disso, ao minimizar um eventual superaquecimento, esse dispositivo preserva a vida útil do propulsor e evita danos maiores, que demandam retífica, se o motor chegar a "fundir".

"Ao atingir a temperatura ideal, dentro de uma tolerância chamada de histerese, o sistema de arrefecimento aguarda a temperatura chegar no limite de controle superior para acionar a ventoinha e a temperatura voltar para a faixa ideal", explica Erwin Franieck, do Instituto SAE 4Mobility.

"Sem a ventoinha, e principalmente em baixas velocidades ou altas cargas, o motor pode rapidamente atingir temperaturas excessivas, que, com certeza, irão danificá-lo", afirma.

VENTILAÇÃO FREQUENTE Por isso que é normal em determinadas situações o eletroventilador ser acionado a toda hora. Ou seja, não há nada de errado em você estar parado no trânsito e a ventoinha entrar em ação com frequência e em intervalos curtos.

É sinal, inclusive, de que o sistema está funcionando. Em uma média estimada, a peça é acionada quando a temperatura do conjunto está na faixa dos 90 graus Celsius, mas não há um padrão exato, pois isso varia conforme o motor e o veículo.

"Obviamente que nos dias mais quentes o eletroventilador também entrará mais em funcionamento para manter a temperatura do motor em um nível adequado", explica Marc Reydams, head de engenharia e inovação da Brose do Brasil, um dos principais fornecedores de ventoinhas do mercado. "O que não é normal é se essa temperatura subir além do regime tolerável e, se isso ocorrer, mesmo nos carros antigos, será disparado um alerta no quadro de instrumentos", diz o executivo.

INÊS 249

COMO SABER SE ESTÁ OK? Os especialistas e engenheiros são quase unânimes em dizer que dificilmente a ventoinha dá defeito. Ou seja: o não funcionamento da peça em uma situação de altas temperaturas no conjunto motriz pode ter outras razões.

"O pior problema de uma ventoinha é não entrar em operação, o que pode ocorrer por um problema no fusível, em conexões elétricas ou no próprio motor, e o motorista vai perceber sempre de forma impactante", explica Erwin, da SAE.

Entre esses alertas, além da luz de temperatura acesa no painel de instrumentos, outros sinais de que o carro está em risco de superaquecimento é o vapor de água saindo pelo capô do veículo ou quando surgem ruídos anormais vindos no interior do bloco, o popular "motor rajando".

Além disso, a raiz do problema pode estar no sistema de arrefecimento. O uso de fluidos não especificados e a falta de manutenção preventiva – verificação de vazamentos e de dutos entupidos – podem ser as causas para um aquecimento do powertrain. O erro mais comum nos veículos neste aspecto é o uso de água para completar o nível, seja no radiador ou no reservatório. O sistema foi projetado para receber fluidos aditivados específicos recomendados pela fabricante e não água comum.

"A água comum vai corroer internamente o radiador e levar a um processo de corrosão, além de não fazer a troca térmica correta. Desta forma, a ventoinha vai trabalhar cada vez mais, consumir mais energia e o carro vai consumir mais combustível", alerta Marc Reydams.

A médio e longo prazos, essa prática levará as paredes internas do radiador a perderem capacidade de troca térmica devido à corrosão. O que aumenta o risco de entupir o sistema e, em casos extremos, danificar o motor.

NOVOS MATERIAIS E TECNOLOGIAS
Mesmo nessas condições extremas, a ventoinha não chega a ser sobrecarregada. Até porque os eletroventiladores têm recebido tecnologias que prometem aumentar sua vida útil de cinco a sete vezes mais, segundo os especialistas do setor.

Uma dessas inovações está nas ventoinhas sem escovas, chamadas brushless. Esse tipo de equipamento é de 10 a 15 kg mais leve e elimina o contato físico entre as escovas e o motor. O gerenciamento do sistema é feito por meio de um software.

"A tecnologia faz com que a vida útil da peça seja maior e aumenta a eficiência, com redução do consumo de energia que vem do alternador. Assim, o carro consome menos energia para fazer o sistema de arrefecimento funcionar", explica Marc.

Outra evolução nas ventoinhas está no seu desenvolvimento e construção. Um aspecto importante do item é o fluxo de ar que a peça transmite para o radiador. Com testes em túneis de vento, as hélices do eletroventilador são desenvolvidas de maneira específica para cada projeto de automóvel e conjunto mecânico.

"É preciso ter uma hélice que seja a mais eficiente possível para aquela aplicação. Trata-se de uma tecnologia chamada flex blade, cujas hélices não são uniformes. São adaptadas para um melhor fluxo de ar possível e desenvolvidas seguindo os critérios dos clientes", explica o executivo da Brose. QR

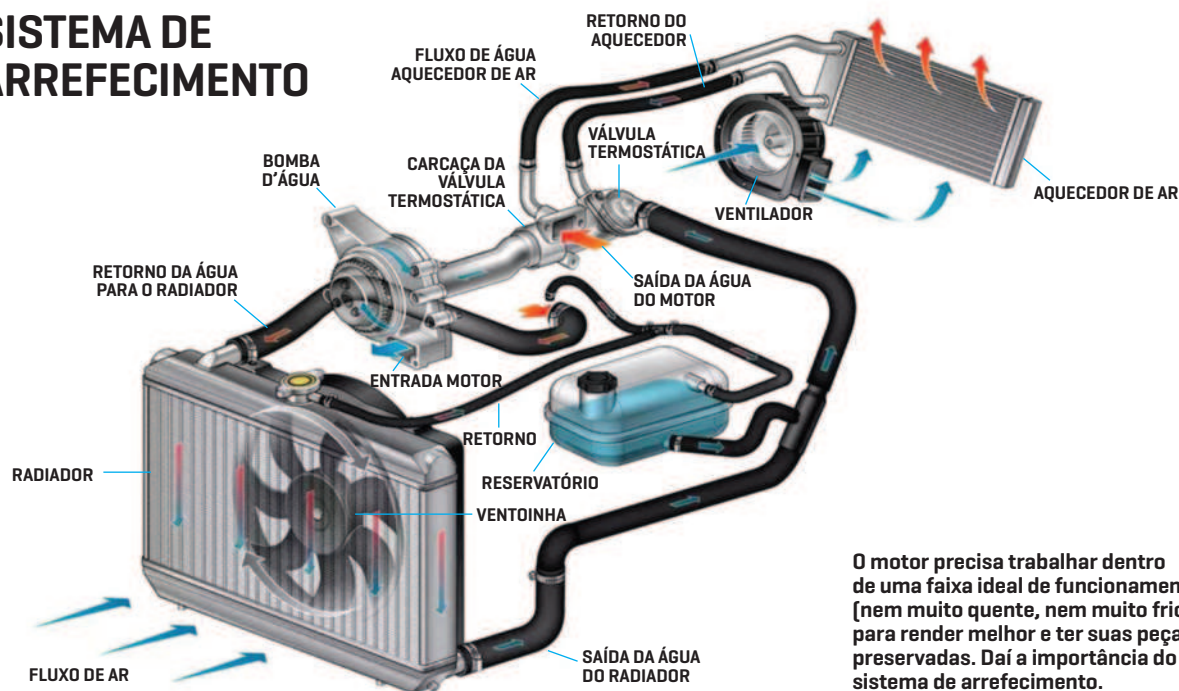
SISTEMA DE ARREFECIMENTO

O motor precisa trabalhar dentro de uma faixa ideal de funcionamento (nem muito quente, nem muito frio) para render melhor e ter suas peças preservadas. Daí a importância do sistema de arrefecimento.

FOTO E ILUSTRAÇÃO DIVULGAÇÃO

INÊS 249

Mesmo com a chegada da nova geração, segue como boa compra

A PARTIR DE R$ 61.285 (2019)

TOYOTA YARIS

Não é um Toyota Corolla, mas o conforto, a confiabilidade e eficiência fazem jus à boa fama do sedã – POR FELIPE BITU

Apresentado em junho de 2018, o Toyota Yaris hatch chegou com novo design, motores atualizados, câmbio CVT e um padrão superior de acabamento que o colocaram no mesmo nível de concorrentes como VW Polo e Fiat Argo. Sendo compacto ele surpreende pelo espaço: são 2,55 metros entre os eixos e o conforto do quinto ocupante é garantido pelo assoalho traseiro plano. O porta-malas comporta 310 litros e o tanque de 45 litros indica baixo consumo de combustível. E ele é de fato baixo: 12,5 km/l na cidade e 15,9 km/l na estrada com o motor 1.5 flex de 110/105 cv, o único disponível para a versão topo de linha XLS, sempre com sete airbags. O câmbio CVT Multidrive conta com borboletas para troca de marchas no volante, similar ao que equipou a geração anterior do Corolla.

É bom o nível de equipamentos do XLS: teto solar, sensor de chuva, maçanetas externas cromadas, faróis com máscara negra e led nas luzes de posição e lanternas. Mas cuidado: no modelo 2019 a central multimídia não tem Android Auto e Apple CarPlay. Essa interface com sistemas operacionais dos celulares chegou na linha 2020 nas versões XL Plus (que substituiu a XL Plus Tech com motor 1.3 de 101/98 cv), XS, XLS e X-Way, todas com motor 1.5 flex e CVT.

Mais simples, a XL Plus Connect traz partida por botão, chave presencial e ar digital automático. A XS Connect acrescenta rodas de liga leve, computador de bordo, retrovisores elétricos e couro no volante, manopla do câmbio e parte dos bancos.

Exclusiva para o Yaris hatch, a versão aventureira X-Way ficou posicionada entre a XS e a XLS e talvez por isso não fez muito sucesso. Traz decoração externa com apliques plásticos nos para-choques, arcos dos para-lamas e no acabamento do rack do teto.

Outra versão interessante é a esportiva S. Baseada na XS Connect, ela foi limitada a 450 unidades e tem rodas exclusivas de 16 polegadas, teto solar, piloto automático, lanternas de led e detalhes vermelhos nos faróis, na carroceria e nos bancos de couro.

O Yaris 2023 incorporou os sete airbags mesmo nas versões mais básicas e aposentou o motor 1.3 e o câmbio manual que equiparam as versões de entrada XL e XL Live: a demanda por motor mais fraco e pedal de embreagem é mínima (motivo para se pechinchar um desconto).

Talvez os preços caiam assim que a próxima geração do Yaris for apresentada, mas isso não muda o fato de que se trata de um modelo com muitas virtudes e poucos defeitos. A qualidade do produto é reforçada pelo pós-venda e pela grande oferta de peças a pronta entrega. QR

ONDE O BICHO PEGA

CABEÇOTE O problema é geralmente causado por combustível adulterado, com resíduos acumulados nas sedes de válvulas, comprometendo a compressão.

INJETORES Dificuldades na partida costumam ser causadas por falha no regulador de pressão de combustível e injetores com atomização prejudicada por resíduos. A troca do regulador e limpeza do sistema resolvem o problema.

CÂMBIO CVT O Manual estabelece que, em condições de uso severo, a troca do fluido a cada 80.000 km ou 4 anos. Também vale investir na troca do filtro da transmissão.

REGULADOR DE VOLTAGEM Um dos problemas mais comuns nos modelos 2019 e 2020 é a bateria descarregada por falha no regulador de voltagem, componente que acerta a tensão de saída da energia enviada pelo alternador.

ACABAMENTO Rígidos demais, os plásticos tornam-se fonte de barulho. Confira o estado geral de difusores de ar, laterais de porta, maçanetas internas e botões.

TETO SOLAR Verificar se o vidro bascula livremente. Mofo e oxidação nos mecanismos são indícios claros de problemas de vedação.

FOTOS FERNANDO PIRES

Pós-venda e oferta de peças são pontos favoráveis

PREÇO MÉDIO DOS USADOS* (TABELA KBB BRASIL)

MODELO	2019	2020	2021	2022	2023
XL 1.3 16V	61.285	65.299	-	-	-
XL LIVE 1.3 16V	-	70.238	75.280	-	-
XL 1.3 16V CVT	64.930	68.235	-	-	-
XL LIVE 1.3 16V CVT	-	69.823	74.816	75.185	-
XL PLUS TECH 1.3 16V CVT	68.679	73.185	-	-	-
XL PLUS CONNECT 1.5 16V CVT	-	73.872	74.887	78.828	-
XS 1.5 16V CVT	67.588	73.733	-	-	87.570
XS CONNECT 1.5 16V CVT	-	76.180	81.688	84.274	-
XLS 1.5 16V CVT	76.002	76.267	-	-	101.664
XLS CONNECT 1.5 16V CVT	-	85.143	86.250	90.120	
X-WAY 1.5 16V CVT	71.780	75.505	-	-	-
X-WAY CONNECT 1.5 16V CVT	-	79.171	82.820	86.500	-

* VALORES EM REAIS CALCULADOS PELA KBB BRASIL PARA A COMPRA PELO PARTICULAR

PREÇO DAS PEÇAS

PREÇO DAS PEÇAS	ORIGINAL	PARALELO
FAROL (CADA UM)	1.999	1.429
AMORTECEDORES	2.330	1.925
PAR DE DISCOS	1.038	836
JOGO DE PASTILHAS (DIANTEIRO)	580	375
PARA-CHOQUE DIANTEIRO	899	783

A VOZ DO DONO

NOME: Edson Fernando de Oliveira
IDADE: 34 anos
PROFISSÃO: empresário
CIDADE: Contagem (MG)

O QUE EU ADORO

"O conforto de rodagem está acima da média da categoria: não é um Corolla, mas filtra bem as irregularidades sem comprometer a estabilidade. A confiabilidade da marca também é um ponto positivo."

O QUE EU ODEIO

"A qualidade dos plásticos do acabamento interno deixa a desejar: ele realmente não é um Corolla. E falta potência ao motor: o CVT ajuda, mas não faz milagres."

NÓS DISSEMOS

JULHO DE 2018 "Os motores são os mesmos do Etios, com melhorias que elevaram a potência em 3 cv. No 1.3 a força subiu de 98 para 101 cv e no 1.5, de 107 para 110 cv. [...] O interior é bem-acabado, com peças bem confeccionadas e encaixadas. [...] O espaço interno na dianteira é compatível com o porte do carro. Atrás, dá para acomodar as pernas com folga, com o benefício do piso plano. [...] O porta-malas do hatch leva 310 litros."

PENSE TAMBÉM EM UM...

VW POLO Apesar de ser mais curto, ele tem praticamente a mesma distância entre os eixos, suficiente para acomodar quatro adultos. A capacidade do porta-malas também é ligeiramente menor. Sua maior virtude está na disposição do motor TSI, com 20,4 kgfm e 128 cv. O câmbio automático de seis marchas não oferece a mesma suavidade do CVT, mas a suspensão macia não compromete a estabilidade mesmo no limite da aderência.

EIS OS AVIÕES HÍBRIDOS

Motores elétricos de altíssima performance movimentam novos carros esportivos, mas vêm servindo, também, a novos tipos de aviões comerciais

POR **EDUARDO PASSOS**

Para adicionar mais potência e torque a um veículo, normalmente usamos motores maiores. O turbo é útil, mas, uma vez instalado, ganhos extras vêm à base de mais cilindros, mais peso, menos consumo e por aí vai.

Os motores elétricos dispensam essa lógica: a sacada é utilizar supercomputadores que considleram o campo eletromagnético, dando aos projetistas o formato exato que os materiais condutores devem ser enrolados. E a britânica Helix mostra bem o potencial desse método.

A fabricante de propulsores a eletricidade apresentou o SPX177. É o nome do motor elétrico de impressionantes 952 cv, ainda que caiba em uma mochila comum e, incluindo inversores e outras partes de conexão a bateria, pesa só 41 kg.

Ele foi feito para um hiperesportivo inédito, de montadora ainda secreta. Nesse segmento, tração integral é regra, então é provável que haja dois motores no carro, podendo levá-lo a surreais 1.700 cv.

Mas as aplicações desses propulsores também atraem os fabricantes de aviões: o SPX242 é mais leve (31 kg) e tem "só" 517 cv, mas foi pensado nas aeronaves híbridas, que já ganham os céus.

Uma opção é usar o SPX242 em série com o propulsor convencional, dando potência extra a fim de permitir voos mais rápidos e/ou em altitudes maiores. Outra opção é usar o motor a gasolina como gerador.

Operando em faixas mais limitadas de rotação, ele consome menos e fornece eletricidade à nova tecnologia. As modificações da Helix preveem acoplamento mecânico para ambos os casos e, segundo a empresa, seus produtos também servirão aos eVTOLs, a opção mais parecida com os carros voadores que teremos e que, inclusive, serão feitos pela Embraer no Brasil. QR

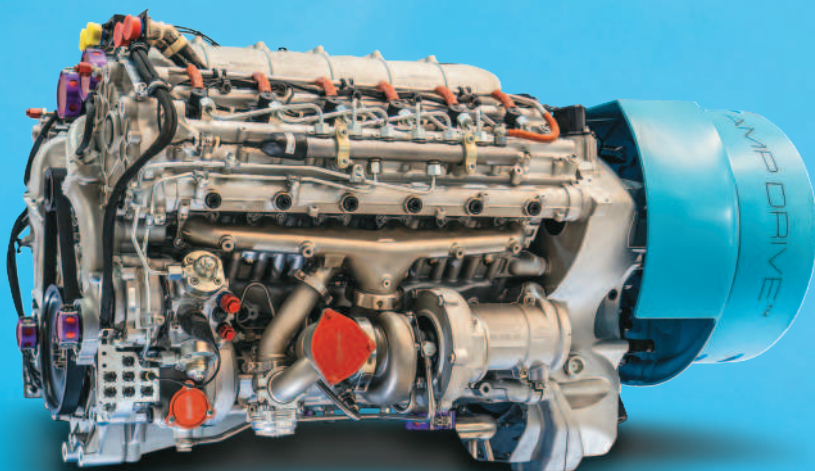
UTILIDADE INESPERADA

Motores elétricos de altíssima performance vêm dando vida a hiperesportivos que banalizam os 1.000 cv. Mas, agora, também servem ao plano de termos aeronaves mais sustentáveis

CALMA NESSA HORA
Os engenheiros da Helix tiveram grandes desafios para evitar que a monstruosa força magnética de seus motores gerasse calor excessivo. Materiais usados por espaçonaves serviram, ainda, para garantir força centrípeta adequada às partes giratórias, que poderiam explodir.

FOTOS DIVULGAÇÃO

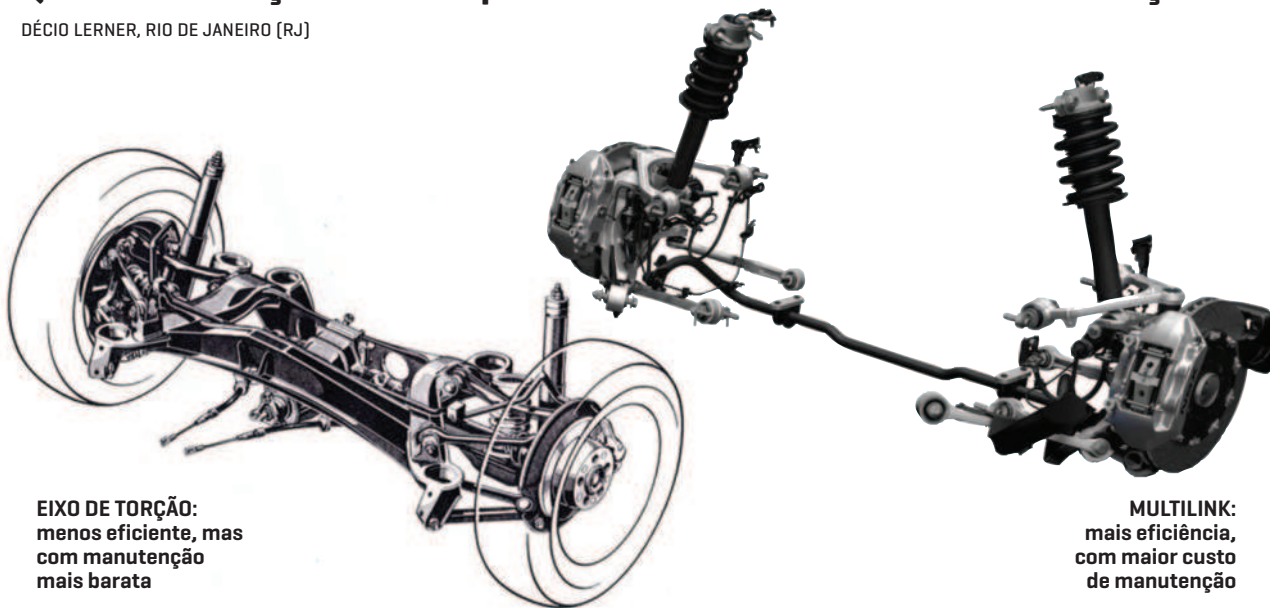
EM BREVE NO BRASIL

A Azul foi uma das primeiras empresas a contratar a Ampaire, que desenvolve versões híbridas do Cessna Grand Caravan. Eles devem estrear nos céus brasileiros ainda em 2024 e, com combustível de origem renovável, terão pegada de carbono quase neutra.

SOLUÇÃO EQUILIBRADA

Aviões elétricos ainda estão longe de solucionar o problema de peso das baterias. O Cessna Grand Caravan da Azul, porém, tem baterias pequenas, já que une o motor elétrico (*à direita*) ao 18.0 turbo com mais de 700 cv. Cada um deles opera quando é mais conveniente e, dessa forma, o consumo de combustível fica 70% menor.

CONTATOS MEDIADOS

Qual a diferença entre suspensão traseira multilink e eixo de torção?

DÉCIO LERNER, RIO DE JANEIRO (RJ)

EIXO DE TORÇÃO: menos eficiente, mas com manutenção mais barata

MULTILINK: mais eficiência, com maior custo de manutenção

A multilink é uma suspensão chamada independente, porque permite que as rodas do mesmo eixo tenham movimentos independentes uma da outra. Enquanto o eixo de torção mantém uma ligação fixa entre as rodas, ou seja: as oscilações de uma interferem na outra (embora a transferência do movimento não seja integral, em razão da torção do eixo – diferentemente do sistema de eixo rígido). Dessa forma, a multilink tem maior capacidade de absorção dos impactos. E, com isso, o veículo consegue maior estabilidade, conforto e aderência. Segundo a especialista em mecânica de automóveis Luciana Félix, esse tipo de suspensão é muito interessante, principalmente em vias irregulares e fora de estrada, mas também é um sistema que tem manutenção mais cara. “Uma coisa importante, que muitos motoristas não sabem, é que a suspensão traseira multilink tem alinhamento, diferentemente de alguns carros que, mesmo com suspensão independente, não têm alinhamento traseiro”, afirma Luciana. A suspensão que usa eixo de torção, por sua vez, tem uma estrutura mais simples e um pouco mais seca, que oferece menos conforto. “Por isso, eu procuro sempre orientar o motorista a analisar qual é o tipo de percurso que ele fará, escolhendo assim um veículo com o tipo de suspensão que se adapte melhor ao tipo de via que ele irá trafegar”, diz a especialista.

Existe diferença entre as placas do Mercosul dianteira e traseira no veículo?

RAFAEL PALAZOLO REGIS, SÃO PAULO (SP)

Tanto as placas dianteiras quanto as traseiras são iguais. Ambas possuem os caracteres alfanuméricos, assim como o QR Code de identificação do qual é possível pesquisar se tal placa está ativa ou inativa. Em relação à posição não existe ordem determinada desde que ambas estejam instaladas de acordo com o Detran-SP.

A ordem dos fatores não altera o produto

É possível converter um carro híbrido plug-in a gasolina para flex híbrido plug-in? Valeria a pena?

MAURÍCIO SILVEIRA LEITE, COTIA (SP)

As fábricas trabalham duro para desenvolver novas tecnologias

Trata-se de uma mudança muito complexa, de acordo com o engenheiro Erwin Franieck, da SAE Brasil. "O mapeamento das variantes de misturas de combustíveis com os efeitos de eletrificação, principalmente na fase fria, demandam muito trabalho de calibração e mapas flex para diferenciar um do outro", afirma.

Segundo Erwin, adaptações que surgiram no início dos anos 2000, para transformar carros a gasolina em flex, já eram uma adequação que somente alguns carros aceitaram. Porém, os projetos mais novos e sofisticados, com sistema de injeção direta, turbo, comandos variáveis e transmissão automática, não toleram essas modificações.

FOTOS DIEGO CARDOSO E DIVULGAÇÃO

Todos os sistemas devem funcionar em sintonia

Por que o veículo não dá a partida enquanto a luz de aquecimento dos bicos está acesa?

ARNALDO GOMES AMARO, SÃO PAULO (SP)

Estamos falando de carros flex, certo? De acordo com o chefe do Centro de Treinamento da Bosch, Diego Riquero Tournier, "esse bloqueio é apenas para a partida a frio (a primeira do dia) e exclusivamente para situações de baixa temperatura". Segundo ele, em termos gerais, podemos estabelecer como referência uma temperatura ambiente inferior aos 14 °C e sempre considerando que o veículo esteja abastecido com etanol. No entanto, essa estratégia de funcionamento pode ter variações entre as montadoras e corresponde à atuação do sistema FlexStart®, que tem como função aquecer o combustível na galeria de injeção antes de o motor entrar em funcionamento. Assim, o sistema garante uma combustão mais eficiente, gerando menor quantidade de resíduos poluentes, funcionamento sem falhas, menor consumo de combustível e, consequentemente, aumento da vida útil do motor.

FOTO CHRISTIENSEN ROBERTS

Christiensen: melhoria nos freios após notificação extrajudicial

PARA QUE EU QUERO DESCER

Proprietários de diferentes versões do SUV GWM Haval H6 relatam ruídos estranhos e falhas no sistema de freios

– POR **WALDEZ CARMO AMORIM**

Alguns proprietários de modelos Haval H6 andam se queixando dos freios do carro. O empresário Christiensen Roberts, de Maringá (PR), dono de um Haval H6 GT 2023, é um deles: “Ao acionar os freios sobre superfícies irregulares, eu precisava apertar e soltar o pedal várias vezes para o freio funcionar. Durante uma viagem, por uma estrada sinuosa, tive o cuidado de anotar, repeti a operação, apertar e soltar o freio para funcionar, nove vezes para ir e sete vezes para voltar”, conta o empresário, que recorreu à Justiça. “Uma notificação extrajudicial ordenou que fizessem o recall ajustando a sensibilidade do sistema e reprogramando o software.”

Outro proprietário é de Caxias do Sul (RS) e tem um Haval H6 PHEV 2023. Ele pediu para não ser identificado, mas relatou: “Durante duas viagens, ao frear, escutei um barulho estranho, parecendo pedras batendo e percebi que o freio falhou”. Depois, ao levar o carro à revenda, lhe disseram que as pastilhas estavam vitrificadas e por isso foram lixadas. “Mas não resolveu e agora, sempre que ouço o barulho, percebo os freios falhando e acende a luz do controle de estabilidade no painel”, fala.

A reportagem ligou para algumas concessionárias e todas disseram desconhecer o problema. “O único caso que tivemos foi no modelo de test-drive em que as pastilhas vitrificaram”, disse um dos atendentes, acrescentando que “os freios têm apenas a garantia legal, ou seja, 90 dias”. A fábrica diz que a garantia é de cinco anos.

Acompanhamos outros seis relatos no WhatsApp que tiveram problemas, mas se negaram a participar da matéria. Questionada, a assessoria da GWM respondeu que: “Sobre os relatos dos três clientes, no caso do Gustavo Alves Araújo não há nenhum registro de ele ter procurado os canais de atendimento ao cliente da GWM Brasil. Já no outro caso (que pediu para não ser identificado), só consta um registro, mas ele não fez uma reclamação sobre o uso dos freios, e sim para tirar dúvidas sobre o aplicativo do celular que controla o veículo. Quanto ao caso do Christiensen Roberts, consta realmente um registro sobre o comportamento do sistema de freios, mas não teve confirmação ou reprodução do sintoma quando foi contatado pelo nosso serviço, de acordo com o relato da nossa área de pós-venda. QR

O POVO RECLAMA

“Sempre que utilizo os freios do meu carro, o pedal endurece, ouço um barulho e as rodas arrastam como se tivessem travadas. Irei relatar essa característica na revisão.”
Gustavo Alves Araújo, médico, Uberlândia (MG), dono de um Haval H6 HEV 2023

INÊS 249

Fundada em 1950

VICTOR CIVITA
(1907-1990)

ROBERTO CIVITA
(1936-2013)

Publisher: Fabio Carvalho

Redator-chefe: Paulo Campo Grande

Texto: Eduardo Passos, Guilherme Fontana, Henrique Rodriguez, Isadora Carvalho, Lucas Moreira Parente e Rafael Sommadossi

Arte: Fabio Paiva e Fernando Pires

Piloto de Teste: Leonardo Barboza

www.quatrorodas.com.br

Co-CEO Francisco Coimbra “VP DE PUBLISHING (CPO) Andrea Abelleira “VP DE TECNOLOGIA E OPERAÇÕES (COO) Guilherme Valente, “DIRETORIA FINANCEIRA (CFO) Marcelo Shimizu, “DIRETORIA DE MONETIZAÇÃO, LOGÍSTICA E CLIENTES Erik Carvalho

Sede de administração: Rua Cerro Corá, nº 2175, lojas 101 a 105 localizadas no 1º e 2º andares, Vila Romana, São Paulo, SP, CEP 05061-450

QUATRO RODAS 778 (ISSN 0033-5908), ano 63, é uma publicação mensal da Editora Abril. Edições anteriores: venda exclusiva em bancas, pelo preço da última edição em banca mais despesa de remessa. QUATRO RODAS não admite publicidade redacional.

Serviço ao Assinante: Autoatendimento: minhaabril.com.br/, WhatsApp: (11) 3584-9200,
Telefones: SAC (11) 3584-9200, Renovação: 0800-775-2112 De segunda a sexta, das 09 às 17:30hs.

IMPRESSA NA PLURAL INDÚSTRIA GRÁFICA LTDA
Av. Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, 700 - CEP: 06543-001 - Tamboré – Santana de Parnaíba – SP

FALE COM A GENTE

REDAÇÃO
[Dúvidas, sugestões, elogios, mensagens e flagrantes para a seção Viva-Voz e perguntas para as seções Correio Técnico]
E-mail: **4rodas.abril@atleitor.com.br**
As mensagens devem trazer o nome e a cidade de quem escreve.

PARA ASSINAR
www.assineabril.com.br
WhatsApp: (11) 3584-9200
Telefones: SAC (11) 3584-9200 De segunda a sexta feira, das 09 às 17:30hs
Vendas Corporativas, Projetos Especiais e Vendas em lote pelo e-mail
assinaturacorporativa@abril.com.br

ATENDIMENTO EXCLUSIVO PARA ASSINANTES:
Autoatendimento: **minhaabril.com.br/**, WhatsApp: **(11) 3584-9200**,
Telefones: SAC **(11) 3584-9200**,
Renovação: **0800-775-2112** De segunda a sexta, das 09 às 17:30hs.
Email: atendimento@abril.com.br

REPRINT EDITORIAL
[Compra de cópias de reportagens – pedidos mínimos de 1.000 cópias da mesma material]
elizandra.paiva@abril.com.br

VISITE NA INTERNET
www.quatro-rodas.com.br

PUBLICIDADE ABRIL
Tel. 11 3037-2608
www.publiabril.com.br

LICENCIAMENTO DE CONTEÚDO
[Para adquirir os direitos de reprodução de textos e imagens, envie um e-mail para:]
licenciamentodeconteudo@abril.com.br

TRABALHE CONOSCO
www.abril.com.br/trabalheconosco

Marcas chinesas já ocupam posições de destaque no ranking de vendas

FOTO DIVULGAÇÃO

LOTAÇÃO MÁXIMA

Altos volumes de carros chineses estão provocando congestionamentos nos portos

– POR **GUILHERME FONTANA**

Com seguidos recordes de vendas, as marcas chinesas têm apostado em altos volumes para o Brasil. Isso, além de uma "invasão chinesa" nas ruas, tem causado outros fenômenos como a ocupação dos páteos nos portos brasileiros. Já há registros de falta de espaço para se armazenar tantos veículos.

Segundo a Vports, autoridade portuária responsável pelos portos do Espírito Santo, foram recebidos cerca de 43.000 veículos no primeiro trimestre deste ano. No mesmo período de 2023, foram 14.000. Isso tem feito com que as montadoras busquem por novos atracadouros, como o Porto de Suape, em Recife (PE).

Apesar de incluir carros de diversas marcas, como Mercedes-Benz, Volvo e Honda, a esmagadora maioria corresponde a modelos das chinesas GWM e BYD. São diversos os motivos para o problema, a começar pelas já sabidas vendas em alta, que estimulam a criação de estoques, o que desencadeia mais um motivo, já que as marcas ainda não possuem redes tão grandes de concessionários que possam escoar o volume mais facilmente. Além disso, as empresas, especialmente as chinesas, reforçaram suas importações para driblarem o aumento gradual de impostos já anunciado para híbridos e elétricos importados. Por fim, uma greve de servidores do Ibama, que buscam por melhores salários e condições de trabalho, também atrasa a liberação de veículos nos portos, o que contribui para a superlotação.

Sobre as vendas, considerando o volume acumulado no ano até abril, a BYD já emplacou 21.979 veículos e encostou na Honda (24.178) e na Nissan (26.630), mas já ultrapassou Caoa Chery, Ford, Citroën e Peugeot. O recém-lançado Dolphin Mini tem registrado seguidos recordes de vendas para carros elétricos e já vende mais que modelos tradicionais, como VW Virtus. Com uma gama menor, a GWM vem logo atrás, com 8.017 emplacamentos no período, à frente da Peugeot e ameaçando Ford e Citroën. QR

RANKING DE ABRIL

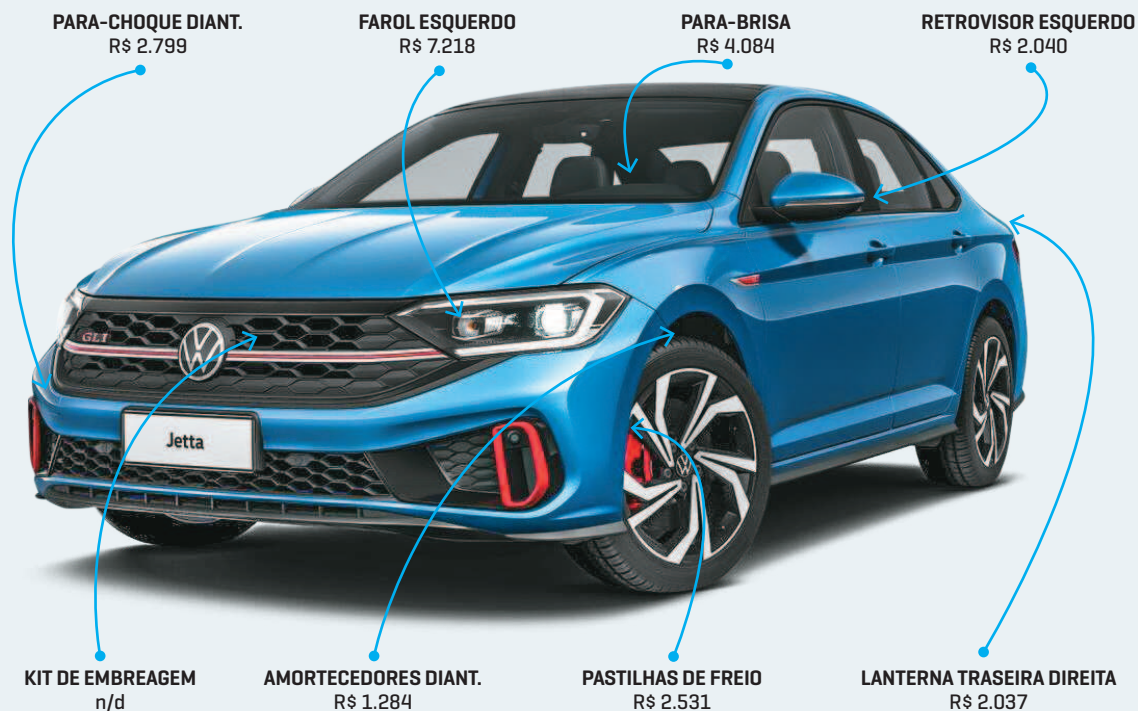
Os automóveis e comerciais leves mais vendidos do mês

COLOCAÇÃO		UNIDADES	VARIAÇÃO
1	VW POLO	12.434	=
2	FIAT STRADA	11.497	=
3	CHEVROLET ONIX	9.087	=
4	FIAT ARGO	8.599	=
5	HYUNDAI HB20	8.194	+1
6	CHEV. ONIX PLUS	7.049	+7
7	VW T-CROSS	6.224	-2
8	CHEVROLET TRACKER	5.670	=
9	FIAT MOBI	5.420	=
10	VW SAVEIRO	5.373	=
11	HYUNDAI CRETA	5.335	=
12	VW NIVUS	5.259	+4
13	RENAULT KWID	5.185	-1
14	TOYOTA HILUX	4.792	+6
15	NISSAN KICKS	4.582	-8
16	JEEP RENEGADE	4.382	+1
17	HONDA HR-V	4.285	+2
18	JEEP COMPASS	3.914	-4
19	FIAT TORO	3.896	-4
20	FIAT FASTBACK	3.885	-2
21	TOY. COROLLA CROSS	3.755	=
22	FIAT PULSE	3.539	+1
23	FIAT CRONOS	3.403	+8
24	BYD DOLPHIN MINI	3.143	+1
25	TOYOTA COROLLA	3.104	-3

+2 Posições em relação ao mês anterior
-2 Posições em relação ao mês anterior
= Mesma posição em relação ao mês anterior
* Primeira vez a aparecer no ranking
Pesquisa: Fenabrave

QUEM SAI

TOYOTA HILUX SRX A versão SRX, opção mais "civil" entre as mais caras, saiu de linha com a chegada da SRX Plus – que tem diferenciais como eixos maiores, barra estabilizadora e maior rigidez de rolagem [*veja na pág. 62*]. De acordo com a Toyota, o movimento foi uma estratégia comercial, sem dizer se a nova versão ofuscou a antiga. Por isso, agora há um degrau de R$ 44.900 entre a versão SRV e a SRX Plus.

RAIO X: VW JETTA GLI R$ 245.390

O Jetta sobrevive no Brasil apenas em sua versão mais cara e esportiva, a GLI, com motor 2.0 turbo de 231 cv e câmbio automático DSG de sete marchas. Com esse conjunto, segundo a Volkswagen, o sedã pode ir de 0 a 100 km/h em 6,7 segundos, e tem a velocidade máxima de 249 km/h. De série há seis airbags, ACC, frenagem automática de emergência, rodas aro 18", multimídia de 10,1" e faróis de led. O consumo é bom para um esportivo e as três primeiras revisões são gratuitas.

FOTOS DIVULGAÇÃO

QUANTO CUSTA PARA MANTER?

REVISÕES ATÉ 60.000 KM	R$ 3.380
SEGURO	R$ 5.452
CESTA DE PEÇAS	R$ 21.993
CONSUMO (KM/L)	9,9 (URB) / 12,2 (ROD)

QUEM CHEGA

BMW 530E Depois do elétrico i5, o Série 5 também chega ao Brasil em sua versão híbrida. O sedã combina um motor 2.0 turbo a um elétrico que, juntos, rendem 299 cv e 45,8 kgfm. De acordo com a BMW, ele pode ir de 0 a 100 km/h em 6,3 segundos, tem alcance elétrico de até 61 km e promete consumo de até 27,3 km/l. A bateria é de 19,4 kWh e pode ser recarregada a até 7,4 kW. O sedã parte de R$ 574.950.

BYD SONG PLUS O híbrido plug-in mais vendido do país tem novidades: a central passa a ter tela de 15,6", a abertura do carro pode ser feita via NFC (com cartão ou smartphone) e há retrovisor eletrocrômico. A principal mudança, porém, é a bateria de 18,3 kWh, que permite alcance de 60 km em modo elétrico. A autonomia combinada é de 1.200 km, segundo a BYD. O Song Plus 2025 parte de R$ 239.800.

FERRARI ROMA SPIDER A configuração conversível da Roma chega ao Brasil a partir de R$ 3,95 milhões. Com motor V8 3.9 turbo de 620 cv e 77,5 kgfm, ela vai de 0 a 100 km/h, segundo a fábrica, em 3,4 s. Ainda de acordo com a marca, já há cerca de 20 unidades destinadas ao Brasil e quem encomendar o esportivo agora tem prazo médio de seis meses para recebê-lo – tempo menor do que para EUA e Europa.

INÊS 249

ENTENDA NOSSA TABELA

Tabela Preço sugerido pela fábrica para o pacote básico daquela versão, válido para o Brasil, exceto São Paulo · **Desv.** variação entre os preços de tabela do modelo novo e do seminovo anunciado por lojistas doze meses depois (valores com sinal +, indicam valorização) · **Câmbio** tipo e número de marchas do câmbio que equipa a versão · **AEB** frenagem autônoma de emergência · **S&S** sistema start-stop · **MM** central multimídia · **AB** número de airbags de série na versão · ✓ item de série · **O** item opcional · **-** item não disponível · entre parênteses, país de fabricação do veículo

AGRALE — 35 Concessionárias — (54) 32388000

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Marruá 2.8 AM 4X4 CD 150cv (BRA)	428.705	-	MT5	-	-	-	0
Marruá 2.8 AM 4X4 300 150cv (BRA)	378.045	-	MT5	-	-	-	0

AUDI — 42 Concessionárias — 08007772834

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
A3 Sedan 2.0 S. Line 190cv (ALE)	287.990	-	DCT7	-	✓	✓	6
A3 Sedan 2.0 Performance Black 190cv (ALE)	305.990	-4,69%	DCT7	-	✓	✓	6
A3 Sportback 2.0 S. Line 190cv (ALE)	287.990	-7,68%	DCT7	-	✓	✓	6
A3 Sportback 2.0 Performance Black 190cv (ALE)	305.990	-1,05%	DCT7	-	✓	✓	6
A4 Sedan 2.0 Prestige 240cv (ALE)	333.990	-4,36%	DCT7	-	✓	✓	6
A4 Sedan 2.0 S Line 240cv (ALE)	359.990	-9,83%	DCT7	✓	✓	✓	6
A5 2.0 Sportback S Line 240cv (ALE)	394.990	-4,92%	DCT7	✓	✓	✓	6
A5 2.0 Sportback Carbon Edit. 240cv (ALE)	397.990	-	DCT7	✓	✓	✓	
Q3 2.0 Prestige TFSI quattro 231cv (BRA)	296.990	-2,73%	DCT6	✓	✓	✓	6
Q3 2.0 Performance TFSI quattro 231cv (BRA)	323.990	-2,11%	DCT6	✓	✓	✓	6
Q3 2.0 Perform. Black TFSI quattro 231cv (BRA)	351.990	-1%	DCT6	✓	✓	✓	6
Q3 2.0 Anniversary Edit.TFSI quattro 231cv (BRA)	372.990	-	DCT6	✓	✓	✓	6
Q3 2.0 Sportback P. TFSI quattro 231cv (BRA)	349.990	-0,94%	DCT6	✓	✓	✓	6
Q3 2.0 Sportback P. B. TFSI quattro 231cv (BRA)	371.990	-1,94%	DCT6	✓	✓	✓	6
Q3 2.0 Sportback A. Edit. TFSI quattro 231cv (BRA)	392.990	-	DCT6	✓	✓	✓	6
Q5 2.0 Prestige TFSI quattro 252cv (MEX)	397.990	-6,14%	DCT7	✓	✓	✓	6
Q5 2.0 S-Line TFSI quattro 252cv (MEX)	427.990	-11,23%	DCT7	✓	✓	✓	6
Q5 2.0 S-Line Black TFSI quattro 252cv (MEX)	452.990	-7,14%	DCT7	✓	✓	✓	6
Q5 2.0 Perform. TFSIe quattro PHEV 367cv (MEX)	462.990	-	DCT7	✓	✓	✓	6
Q5 2.0 P.Black TFSIe quattro PHEV 367cv (MEX)	487.990	-	DCT7	✓	✓	✓	6
Q5 2.0 S.b. P. TFSIe S tronic PHEV 374cv (MEX)	492.990	-	DCT7	✓	✓	✓	6
Q5 2.0 S.b. P. B. TFSIE S tronic PHEV 367cv (MEX)	517.990	-	DCT7	✓	✓	✓	5
Q7 3.0 Performance TFSI quattro 340cv (ESL)	571.990	-2,27%	AT8	✓	✓	✓	6
Q7 3.0 P.B. TFSI quattro 340cv (ESL)	649.990	+1,04%	AT8	✓	✓	✓	6
Q8 3.0 Performance TFSI quattro 340cv (ESL)	676.990	-3,54%	AT8	✓	✓	✓	8
Q8 3.0 P.B. TFSI quattro 340cv (ESL)	726.990	-1,84%	AT8	✓	✓	✓	8
Q8 e-tron Performance Black quattro 408 cv (ESL)	699.990	-	AT1	✓	✓	✓	10
Q8 e-tron Launch Edition quattro 408 cv (ESL)	711.990	-	AT1	✓	✓	✓	10
Q8 e-tron Sportback PB. quattro 408 cv (ESL)	729.990	-	AT1	✓	✓	✓	10
Q8 e-tron Sportback L. Edt. quattro 408 cv (ESL)	741.990	-	AT1	✓	✓	✓	10
SQ8 Sportback e-tron quattro 503 cv (ESL)	864.990	-	AT1	✓	✓	✓	10
e-Tron Perf. Black quattro 408 cv (BEL)	654.990	-6,43%	AT1	✓	✓	✓	10
e-Tron Sportback Perf.quattro 408 cv (BEL)	646.990	-	AT1	✓	✓	✓	10
e-Tron Sportback P.B. quattro 408 cv (BEL)	685.990	-6,84%	AT1	✓	✓	✓	10
e-Tron GT quattro 408 cv (BEL)	769.990	-6,27%	AT1	✓	✓	✓	10
RS e-tron GT quattro 598cv (ALE)	1.104.990	-14,54%	AT2	✓	✓	✓	10
RS5 Sportback Comp. Plus TFSI 450cv (ALE)	863.990	-	AT8	✓	✓	✓	6
RS5 Sportback Comp. Plus Track TFSI 450cv (ALE)	863.990	-	AT8	✓	✓	✓	6
RS6 Avant 4.0 TFSI quattro 600cv (ALE)	1.174.990	-9,07%	AT8	✓	✓	✓	6
RS Q8 TFSI Triptronic quattro 600cv (ALE)	1.269.990	10,20%	AT8	✓	✓	✓	10

ASTON MARTIN — 1 Concessionária — (11) 3627-3040

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
DBX 550cv (GAL)	2.500.000	-	DCT9	✓	✓	✓	6
DBX707 707cv (GAL)	3.450.000	-	DCT9	✓	✓	✓	6
Aston Martin Vantage Coupe 510cv (ING)	2.100.000	-	AT8	✓	-	✓	6
Aston Martin Vantage F1 Coupe 535cv (ING)	2.500.000	-	AT8	✓	-	✓	6

BMW — 51 Concessionárias — 08007073578

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
118i Sport GP 140cv (ALE)	313.950	-13,30%	DCT7	✓	✓	✓	6
118i M Sport 140cv (ALE)	320.950	-	DCT7	✓	✓	✓	6
218i Gran Coupé Sport 140cv (ALE)	320.950	-19,23%	DCT7	✓	✓	✓	6
320i GP 184cv (BRA)	322.950	-	AT8	✓	✓	✓	6
320i Sport GP 184cv (BRA)	343.950	-	AT8	✓	✓	✓	6
320i M Sport 184cv (BRA)	363.950	-	AT8	✓	✓	✓	6
330e M Sport Plug-in Hyb. 252cv (ALE)	422.950	-9,13%	AT8	✓	✓	✓	6
420i Cabrio Sport 184cv (ALE)	460.950	+1,44%	AT8	✓	✓	✓	4
530e M Sport 292cv (ALE)	455.950	-4,86%	AT8	✓	✓	✓	6
530e Luxury 292cv (ALE)	467.950	-	AT8	✓	✓	✓	6
M3 Competition 510cv (ALE)	829.950	-3,82%	AT8	✓	✓	✓	6
M2 Coupé 460cv (ALE)	620.950	-3,82%	AT8	✓	✓	✓	6
M2 Coupé Track 460cv (ALE)	680.950	-	AT8	✓	✓	✓	6
X6 M Competition 625cv (ALE)	1.190.950	+1,84	AT8	✓	✓	✓	6
X1 sDrive 18i GP 156cv (BRA)	299.950	-13,11	AT8	✓	✓	✓	6
X1 sDrive 20i X Line 204cv (BRA)	334.950	-12,86	AT8	✓	✓	✓	6
X1 sDrive 20i M Sport 204 (BRA)	354.950	-11,48%	AT8	✓	✓	✓	6
X3 xDrive 30e X-Line 292cv (BRA)	433.950	-2,01%	AT8	✓	✓	✓	6
X3 xDrive 30e M Sport 292cv (BRA)	484.950	-	AT8	✓	✓	✓	6
X3 M40i 388cv (BRA)	599.950	-3,42%	AT8	✓	✓	✓	6
X4 xDrive 30i M Sport 252cv (BRA)	489.950	+0,82%	AT8	✓	✓	✓	6
X4 M40i 387cv (BRA)	625.950	-1,43%	AT8	✓	✓	✓	6
X5 xDrive 50e M Sport 489cv (EUA)	782.950	-	AT8	✓	✓	✓	6
X5 xDrive 50e X-Line 498cv (EUA)	731.950	-	AT8	✓	✓	✓	6
X6 xDrive 40i M Sport 625cv (EUA)	820.950	+7,07%	AT8	✓	✓	✓	6
X7 M60i 530cv (EUA)	1.199.950	-	AT8	✓	✓	✓	6
i4 eDrive35 M Sport 286 cv (ALE)	469.950	-	AT1	✓	✓	✓	6
i4 eDrive40 M Sport 340 cv (ALE)	514.950	-	AT1	✓	✓	✓	6
i4 M50 544 cv (ALE)	617.950	-	AT1	✓	✓	✓	6
i7 xDrive60 M Sport 544 cv (ALE)	1.321.950	-	AT1	✓	✓	✓	6
iX xDrive40 BEV 326cv (EUA)	699.950	-1,51%	AT1	✓	✓	✓	6
iX xDrive50 Sport BEV 523cv (EUA)	889.950	+2,13%	AT1	✓	✓	✓	6
iX M60 BEV 619cv (EUA)	1.101.950	+2,13%	AT1	✓	✓	✓	6
iX1 xDrive30 M Sport 313cv (CHN)	434.950	-	AT1	✓	✓	✓	6
iX1 xDrive20 X-line 204 cv (CHN)	359.950	-	AT1	✓	✓	✓	6
iX3 M Sport 286cv (CHN)	500.950	-	AT1	✓	✓	✓	6

BYD — 92 Concessionárias — 08007073578

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Tan EV 517cv (CHN)	529.890	-	AT1	✓	-	✓	6
Han EV 494 cv (CHN)	539.990	-7,69%	AT1	✓	-	✓	9
Song Plus DM-i PHEV 235cv (CHN)	229.800	-	CVT	✓	-	✓	6
Yuan Plus EV 204cv (CHN)	229.800	-	AT1	✓	-	✓	6
Dolphin Mini EV 75cv (CHN)	115.800	-	AT1	-	-	✓	6
Dolphin EV 95cv (CHN)	149.800	-	AT1	-	-	✓	6
Dolphin Plus EV 204cv (CHN)	179.800	-	AT1	✓	-	✓	6
Seal EV 530cv (CHN)	296.800	-	AT1	✓	-	✓	6

CAOA CHERY — 119 Concessionárias — 0800 77 243 79

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Arrizo 6 1.5 Pro Hybrid 160cv (BRA)	139.990	-	CVT9	-	✓	✓	6
iCar 61cv (CHN)	119.990	-	AT1	-	-	✓	2
Tiggo 5X Sport 1.5 150cv (BRA)	114.990	-	CVT9	-	-	✓	6
Tiggo 5X Pro 1.5 150cv (BRA)	129.990	-13,52%	CVT9	-	-	✓	6
Tiggo 5X Pro 1.5 Hybrid MAX DRIVE 160cv (BRA)	144.990	-	CVT9	✓	✓	✓	6
Tiggo 7 Sport 1.5 Turbo 150cv (BRA)	134.990	-	CVT9	✓	-	✓	6
Tiggo 7 Pro MAX DRIVE 1.6 187cv (BRA)	169.990	-	DCT7	✓	-	✓	6
Tiggo 7 Pro 1.5 Hybrid 160cv (BRA)	169.990	-	CVT9	-	✓	✓	6
Tiggo 8 MAX DRIVE 1.6 TGDI 187cv (BRA)	179.990	-	DCT7	✓	-	✓	6
Tiggo 8 Pro 1.5 Plug-in Hybrid 317cv (CHN)	239.990	-	DHT	✓	✓	✓	6

CHEVROLET — 553 Concessionárias — 08007024200

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Bolt EV Premier 203cv (EUA)	259.990	-2,93%	AT1	✓	✓	✓	10
Bolt EUV Premier 203cv (EUA)	279.990	-	AT1	✓	✓	✓	10
Camaro Cupê 6.2 461cv (CAN)	523.340	+1,17%	AT10	-	✓	✓	6
Camaro Cabriolet 6.2 461cv (CAN)	584.570	+0,86%	AT10	-	✓	✓	6
Camaro Collection Cupê 6.2 461cv (CAN)	555.000	+1,17%	AT10	-	✓	✓	6
Camaro Collection Cabriolet 6.2 461cv (CAN)	595.000	+0,86%	AT10	-	✓	✓	6
Cruze Sport6 1.4 RS 153cv (ARG)	169.670	- 4,48%	AT6	✓	✓	✓	6
Cruze Sedan 1.4 Turbo Midnight 153cv (ARG)	153.060	-4,02%	AT6	✓	✓	✓	4
Cruze Sedan 1.4 Turbo LT 153cv (ARG)	149.990	-11,57%	AT6	✓	✓	✓	4
Cruze Sedan 1.4 Turbo LTZ 153cv (ARG)	166.160	-18,27%	AT6	✓	✓	✓	6
Cruze Sedan 1.4 Turbo Premier 153cv (ARG)	179.660	-7,10%	AT6	✓	✓	✓	6
Equinox 1.5 RS 4X2 172cv (MEX)	225.710	-	AT6	-	✓	✓	6
Equinox 1.5 Premier 4X2 172cv (MEX)	247.650	-	AT6	-	✓	✓	6
Montana 1.2 Turbo (BRA) 133cv	125.260	-	MT6	-	-	✓	6
Montana 1.2 Turbo LT (BRA) 133cv	131.450	-	MT6	-	-	✓	6
Montana 1.2 Turbo LTZ 133cv (BRA)	144.900	-	AT6	-	✓	✓	6
Montana 1.2 Turbo Premier 133cv (BRA)	153.110	-	AT6	✓	✓	✓	6
Montana 1.2 Turbo RS 133cv (BRA)	156.210	-	AT6	✓	✓	✓	6
Onix 1.0 MT 80cv (BRA)	86.150	+0,64%	MT6	-	-	-	6
Onix 1.0 LT 80cv (BRA)	93.765	+1,16%	MT6	-	-	-	6
Onix 1.0 Turbo AT 116cv (BRA)	100.730	-0,72%	AT6	-	-	✓	6
Onix 1.0 Turbo LT MT 116cv (BRA)	102.500	-4,12%	MT6	-	-	✓	6
Onix 1.0 Turbo LT AT 116cv (BRA)	108.210	-3,79%	AT6	-	-	✓	6
Onix 1.0 Turbo LTZ AT 116cv (BRA)	111.590	+6,74%	AT6	-	-	✓	6
Onix 1.0 Turbo RS 116cv (BRA)	113.640	-5,60%	AT6	-	-	✓	6
Onix 1.0 Premier Turbo 116cv (BRA)	117.480	-2,17%	AT6	-	-	✓	6
Onix Plus 1.0 LT 80cv (BRA)	97.390	+0,20%	MT5	-	-	-	6
Onix Plus 1.0 Turbo AT 116cv (BRA)	106.560	-2,61%	AT6	-	-	-	6
Onix Plus 1.0 Turbo LT MT 116cv (BRA)	108.510	-1,92%	MT6	-	-	✓	6
Onix Plus 1.0 Turbo LT AT 116cv (BRA)	114.150	-6,57%	AT6	-	-	✓	6
Onix Plus 1.0 Turbo LTZ AT 116cv (BRA)	117.580	-6,62%	AT6	-	-	✓	6
Onix Plus 1.0 Turbo Premier 116cv (BRA)	123.320	-6,99%	AT6	-	-	✓	6
Spin 1.8 LS MT 111cv (BRA)	106.670	-13,16%	MT6	-	-	-	2
Spin 1.8 LS AT 111cv (BRA)	113.040	-13,68%	AT6	-	-	-	2

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Spin 1.8 LT MT 111cv [BRA]	112.600	-12,93%	MT6	-	-	✓	2
Spin 1.8 LT 7L AT 111cv [BRA]	120.890	-	AT6	-	-	✓	2
Spin 1.8 LTZ AT 111cv [BRA]	123.570	-13,16%	AT6	-	-	✓	2
Spin 1.8 Premier 111cv [BRA]	136.730	-3,78%	AT6	-	-	✓	2
Spin 1.8 Activ 7 111cv [BRA]	139.470	-7,90%	AT6	-	-	✓	2
S10 CS LS 2.8 Die. 4X4 200cv [BRA]	232.710	-2,97%	AT6	-	-	-	2
S10 CD LS 2.8 Die. 4X4 200cv [BRA]	247.860	+4,34%	AT6	-	-	-	2
S10 CD LT 2.8 4X4 Die. 200cv [BRA]	268.060	-3,91%	AT6	-	-	✓	2
S10 CD LTZ 2.8 4X4 Die. At 200cv [BRA]	292.800	-4,74%	AT6	✓	-	✓	2
S10 CD Z71 2.8 4X4 Die. 200cv [BRA]	281.190	+4,06%	AT6	-	-	✓	6
S10 CD Midnight 2.8 4X4 Die. 200cv [BRA]	281.190	-	AT6	-	-	✓	6
S10 CD High Country 2.8 4X4 Die. 200cv [BRA]	302.900	+5,94%	AT6	✓	-	✓	6
Silverado High Country 5.3 V8 360cv [EUA]	529.900	-	AT10	✓	-	✓	6
Tracker 1.0 Turbo LT 116cv [BRA]	138.040	-4,09%	AT6	-	✓	✓	6
Tracker 1.0 Turbo LTZ 116cv [BRA]	150.730	-2,93%	AT6	-	✓	✓	6
Tracker 1.0 Turbo Midnight 116cv [BRA]	148.490	-	AT6	-	✓	✓	6
Tracker 1.2 Turbo Premier 133cv [BRA]	170.140	-5,45%	AT6	✓	✓	✓	6
Tracker 1.2 Turbo RS 133cv [BRA]	167.110	-	AT6	✓	✓	✓	6
Trailblazer Premier Diesel 2.8 200cv [BRA]	368.550	-6,54%	AT6	-	✓	✓	6

CITROËN — 122 Concessionárias — 08000118088

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
C3 Live 1.0 MT 75cv [BRA]	74.790	-	MT5	-	-	-	2
C3 Live Pack 1.0 MT 75cv [BRA]	80.990	-	MT5	-	-	✓	2
C3 Feel 1.0 MT 75cv [BRA]	83.990	-	MT5	-	-	✓	2
C3 Feel Pack 1.6 AT 120cv [BRA]	99.990	-	AT6	-	-	✓	2
C3 Live Pack 1.6 T 75cv [BRA]	95.990	-	AT6	-	-	✓	2
C3 Aircross Feel 1.0 T 130cv [BRA]	112.990	-	AT6	-	-	✓	2
C3 Aircross Feel Pack 1.0 T 130cv [BRA]	119.990	-	AT6	-	-	✓	6
C3 Aircross Shine 1.0 T 130cv [BRA]	129.990	-	AT6	-	-	✓	6
C3 Aircross 7 FeelT 1.0 130cv [BRA]	120.990	-	AT6	-	-	✓	6
C3 Aircross 7 Feel Pack 1.0 T 130cv [BRA]	127.990	-	AT6	-	-	✓	6
C3 Aircross 7 Shine 1.0 T 130cv [BRA]	136.590	-	AT6	-	-	✓	6
C4 Cactus Live 1.6 AT 118cv [BRA]	111.990	-21,59%	AT6	-	-	✓	2
C4 Cactus Feel Pack 1.6 118cv [BRA]	125.990	-24,67%	AT6	✓	-	✓	4
C4 Cactus Shine Pack THP 1.6 173cv [BRA]	139.990	-21,56%	AT6	✓	-	✓	6
C4 Cactus Noir THP 1.6 173cv [BRA]	140.990	-21,56%	AT6	✓	-	✓	6

FERRARI — 1 Concessionária — (11) 30870199

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
SF90 Spider 1000cv [ITA]	7.900.000	-	DCT8	✓	-	✓	4
SF90 Stradale 1000cv [ITA]	7.300.000	-	DCT8	✓	-	✓	6
296 GTB 3.0 V6 830cv [ITA]	4.900.000	-	DCT8	✓	-	✓	4
296 GTS 3.0 V6 830cv [ITA]	5.300.000	-	DCT8	✓	-	✓	4
812 GTS 6.5 V12 800cv [ITA]	6.900.000	-	DCT7	✓	-	✓	4
Portofino M 3.9 V8 620cv [ITA]	3.500.000	-	DCT8	✓	-	✓	4
Roma 3.9 V8 620cv [ITA]	3.600.000	-	DCT8	✓	-	✓	6

FIAT — 520 Concessionárias — 08007071000

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
500e ICON 118cv [ITA]	214.990	-16,21%	AT1	✓	-	✓	6
Argo 1.0 MT 75cv [BRA]	84.990	-16,77%	MT5	-	-	-	2
Argo Drive 1.0 75cv [BRA]	86.990	-19,81%	MT5	-	-	-	2
Argo Trekking 1.3 107cv [BRA]	96.990	-	MT5	-	-	✓	2
Argo Drive 1.3 CVT 107cv [BRA]	94.490	-	CVT7	-	-	-	2
Argo Trekking 1.3 CVT 107cv [BRA]	100.990	-9,94%	CVT7	-	-	✓	2
Cronos 1.0 Drive 75cv [ARG]	93.990	-	MT5	-	-	✓	2
Cronos 1.3 Drive MT 109cv [ARG]	99.990	-22,50%	MT5	-	-	-	2
Cronos 1.3 Drive AT 109cv [ARG]	102.990	+8,96%	AT5	-	-	✓	2
Cronos 1.3 Precision 109cv [ARG]	112.990	-	AT7	-	-	✓	2
Fastback 200 Turbo AT 130cv [BRA]	117.990	-	CVT	-	-	✓	4
Fastback 1.0 Audace Turbo 130cv [BRA]	143.990	-	CVT7	✓	-	✓	4
Fastback 1.0 Impetus Turbo 130cv [BRA]	153.990	-	CVT7	✓	-	✓	4
Fastback 1.3 Limited Edition Turbo 185cv [BRA]	156.990	-	CVT6	✓	-	✓	4
Fastback 1.3 Abarth Turbo 185cv [BRA]	160.990	-	CVT6	✓	-	✓	4
Fiorino Endurance EVO 1.4 88cv [BRA]	116.990	-8,46%	MT5	-	-	-	2
Mobi 1.0 Like 73cv [BRA]	72.990	-3,71%	MT5	-	-	-	2
Mobi 1.0 Trekking 73cv [BRA]	75.990	-0,48%	MT5	-	-	-	2
Strada 1.3 Endurance CP 107cv [BRA]	103.490	-6,64%	MT5	-	-	-	2
Strada 1.3 Freedom CP 107cv [BRA]	110.490	-12,13%	MT5	-	-	-	2
Strada 1.3 Freedom CD 107cv [BRA]	116.490	-13,63%	MT5	-	-	-	2
Strada 1.3 Volcano CD 107cv [BRA]	118.990	-11,92%	MT5	-	-	✓	2
Strada 1.3 CVT Volcano CD 107cv [BRA]	124.990	-0,95%	CVT7	-	-	✓	2
Strada 1.0T Ultra CD 130cv [BRA]	136.990	-3,66%	CVT7	-	-	✓	2
Strada 1.0T Ranch CD 130cv [BRA]	136.990	-3,66%	CVT7	-	-	✓	2
Pulse Drive 1.3 107cv [BRA]	103.990	-8,51%	MT5	-	-	✓	4
Pulse Drive CVT 1.3 107cv [BRA]	111.990	-5,14%	CVT7	-	-	✓	4
Pulse S-Design 1.3 107cv [BRA]	116.990	-5,14%	CVT7	-	-	✓	
Pulse Audace Turbo 200 130cv [BRA]	118.990	-11,79%	CVT7	-	-	✓	4
Pulse Impetus Turbo 200 130cv [BRA]	132.990	-8,93%	CVT7	✓	-	✓	4
Pulse Abarth Turbo 270 185cv [BRA]	150.990	-	CVT7	✓	-	✓	4
Toro 1.3 End. Turbo Flex 185cv [BRA]	146.990	-11,31%	AT6	-	-	✓	2
Toro 1.3 Fr. Turbo Flex 185cv [BRA]	156.990	-11,46%	AT6	-	-	✓	2
Toro 1.3 Volcano Turbo Flex 185cv [BRA]	171.990	-7,51%	AT9	-	-	✓	2
Toro 2.0 Volcano D. 170cv [BRA]	195.990	-11,09%	AT9	-	-	✓	2
Toro 2.0 Ranch D. 170cv [BRA]	212.990	-10,23%	AT9	-	-	✓	7
Toro 2.0 Ultra 4x4 D. 170cv [BRA]	212.990	-7,54%	AT9	-	-	✓	7
Titano Endurece turbodiesel MT 180cv [BRA]	219.990	-	MT5	-	-	✓	6
Titano Volcano turbodiesel AT 180cv [BRA]	239.990	-	AT6	-	-	✓	6
Titano Ranch turbodiesel AT 180cv [BRA]	259.990	-	AT6	-	-	✓	6

FORD — 115 Concessionárias — 08007033673

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Bronco Sport Wildtrak 2.0 240cv [MEX]	257.800	-	AT8	✓	✓	✓	9
Mustang GT Performance 24 488cv [EUA]	529.000	-	AT10	✓	-	✓	6
Mustang Mach E GT Performance 487cv [EUA]	486.000	-	AT1	✓	-	✓	6
Maverick Lariat FX4 2.0 253cv [MEX]	227.200	+0,28	AT8	✓	-	✓	7
Maverick Lariat Hybrid 2.5 194cv [MEX]	237.200	-	AT8	✓	✓	✓	7
Ranger XL 2.0 4X4 CS D. 170cv [ARG]	239.990	+13,93%	MT6	✓	-	✓	3
Ranger XLS 2.0 4X2 CD D. 170cv [ARG]	234.990	-	AT6	-	-	-	3
Ranger XLS 2.0 4X4 CD AT D. 170cv [ARG]	259.990	+19,51%	AT6	✓	-	✓	7
Ranger XLS 3.0 V6 4WD CD D. 250cv [ARG]	279.990	-	AT6	✓	-	✓	7
Ranger XLT 3.0 V6 4WD CD D. 250cv [ARG]	289.990	-	AT6	✓	-	✓	7
Ranger Ltd. 3.0 V6 4WD CD D. 250cv [ARG]	319.990	-	AT6	✓	-	✓	7
Ranger Raptor 3.0 V6 4WD CD D. 397cv [ARG]	466.500	-	AT6	✓	-	✓	7
F-150 Lariat V8 4X4 405cv [EUA]	479.990	-	AT10	✓	-	✓	8
F-150 Platinum V8 4X4 405cv [EUA]	519.990	-	AT10	✓	-	✓	8
Terrritory 1.5 Ecoboost AT 169cv [CHN]	209.990	-16,12%	CVT8	✓	-	✓	6

GWM — 72 Concessionárias — 08007073578

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Haval H6 HEV2 393cv [CHN]	214.000	-	AT2	✓	-	✓	6
Haval H6 PHEV34 AWD 393cv [CHN]	279.000	-	AT2	✓	-	✓	6
Haval H6 GT PHEV AWD 393cv [CHN]	319.000	-	AT2	✓	-	✓	6
Ora 03 GT EV 171cv [CHN]	184.000	-	AT1	✓	-	✓	6
Ora 03 Skin 171cv [CHN]	150.000	-	AT1	✓	-	✓	6

HONDA — 212 Concessionárias — 0800 70134 32

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
City Hatchback 1.5 Flex LX 126cv [BRA]	113.600	-7,49%	CVT7	-	-	✓	6
City Hatchback 1.5 Flex EX 126cv [BRA]	120.100	-7,49%	CVT7	-	-	✓	6
City Hatchback 1.5 Flex EXL 126cv [BRA]	129.100	-7,49%	CVT7	-	-	✓	6
City Hatchback 1.5 Flex Touring 126cv [BRA]	138.000	-9,25%	CVT7	✓	-	✓	6
City Sedan 1.5 Flex LX 126v [BRA]	115.300	-6,10%	CVT7	-	-	✓	6
City Sedan 1.5 Flex EX 126v [BRA]	121.700	-6,10%	CVT7	-	-	✓	6
City Sedan 1.5 Flex EXL 126cv [BRA]	131.200	-6,51%	CVT7	-	-	✓	6
City Sedan 1.5 Flex Touring 126cv [BRA]	140.500	-9,34%	CVT7	✓	-	✓	6
Civic Advanced Hybrid 184cv [TAI]	265.900	-	e-CVT	✓	✓	✓	8
Civic Type-R 297cv [JAP]	429.900	-	MT6	✓	-	✓	10
CR-V Advanced Hybrid 184cv [TAI]	352.900	-	e-CVT	✓	✓	✓	11
HR-V EX 126cv [BRA]	152.700	-	CVT7	✓	✓	✓	6
HR-V EXL 126cv [BRA]	162.300	-	CVT7	✓	✓	✓	6
HR-V Advance 177cv [BRA]	188.500	-	CVT7	✓	✓	✓	6
HR-V Touring 177cv [BRA]	199.800	-	CVT7	✓	✓	✓	6
Accord Advanced Hybrid 207cv [TAI]	332.400	-	e-CVT	✓	✓	✓	8
ZR-V Touring 161 cv [MEX]	214.900	-	CVT	✓	-	✓	8
ZR-V Touring 161 cv [MEX]	214.900	-	CVT	✓	-	✓	8

HYUNDAI — 224 Concessionárias — 0800559545

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Creta 1.0 Comfort Plus 120cv [BRA]	140.090	-	AT6	-	✓	✓	6
Creta 1.0 Limited Safety 120cv [BRA]	152.690	-	AT6	✓	✓	✓	6
Creta 1.0 Platinum Safety 120cv [BRA]	160.990	-	AT6	✓	✓	✓	6
Creta 1.0 Platinum Safety c/ teto solar 120cv [BRA]	170.290	-	AT6	✓	✓	✓	6
Creta 2.0 Ultimate 167cv [BRA]	184.690	-4,79%	AT6	-	✓	✓	6
Creta 1.0 N Line 120cv [BRA]	178.890	-	AT6	-	✓	✓	6
Creta 1.6 Action Flex 130cv [BRA]	119.990	-9,26%	AT6	-	✓	✓	6
HB20 1.0 Sense Plus 80cv [BRA]	86.090	-13,58%	MT5	-	-	-	6
HB20 1.0 Comfort Plus 80cv [BRA]	89.490	-	MT5	-	-	✓	6
HB20 1.0 Limited Plus 80cv [BRA]	93.490	-	MT5	✓	-	✓	6
HB20 1.0T Comfort Plus 120cv MT [BRA]	101.290	-	MT6	-	-	✓	6
HB20 1.0T Comfort Plus 120cv AT [BRA]	108.890	-	AT6	-	-	✓	6
HB20 1.0T Platinum 120cv AT [BRA]	112.290	-17,26%	AT6	✓	-	✓	6
HB20 1.0T Platinum Safety 120cv [BRA]	119.390	-17,61%	AT6	✓	✓	✓	6
HB20 1.0T Platinum Plus 120cv [BRA]	121.690	-17,61%	AT6	✓	✓	✓	6
HB20S 1.0 Comfort Plus 80cv [BRA]	95.590	-	MT5	-	-	✓	6
HB20S 1.0 Limited Plus 80cv [BRA]	99.990	-	MT5	-	✓	✓	6
HB20S 1.0T Comfort Plus 120cv [BRA]	114.990	-	AT6	-	✓	✓	6
HB20S 1.0T Platinum 120cv [BRA]	119.290	-16,09%	AT6	-	✓	✓	6
HB20S 1.0T Platinum Safety 120cv [BRA]	125.890	-	AT6	✓	✓	✓	6
HB20S 1.0T Platinum Plus 120cv [BRA]	128.490	-19,47%	AT6	✓	✓	✓	6
New Tucson 1.6 GLS 177cv [BRA]	179.990	-	DCT7	-	-	✓	6
New Tucson 1.6 LTD 177cv [BRA]	194.990	-	DCT7	-	-	✓	6
Ioniq Hybrid 1.6 HEV 141cv [COR]	149.990	-	DCT6	-	-	✓	6
Kona Hybrid 1.6 HEV 141cv [COR]	169.990	-	DCT6	✓	-	✓	6
Kona Electric 136cv [COR]	189.990	-	AT	✓	-	✓	6

JAC — 41 Concessionárias — 08005228888

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
E-JS1 62cv [CHN]	126.900	-17,27%	AT1	-	-	✓	2
E-JS1 EXT 62cv [CHN]	138.900	-12,02%	AT1	-	-	✓	2
E-JS4 150cv [CHN]	229.900	-11,17%	AT1	-	-	✓	2
iEV- 330P [CHN]	354.900	-2,46%	AT1	-	-	✓	2
E-J7 193cv [CHN]	234.900	-3,52%	AT1	-	-	✓	5

JAGUAR — 39 Concessionárias — (11) 30611322

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
F-Type R-Dynamic Coupé 2.0 300cv [ING]	589.377	-5,53%	AT8	-	✓	✓	6
F-Type R-Dynamic 2.0 Cabrio 300cv [ING]	590.630	-1,69%	AT8	-	✓	✓	4
F-Type 75 Cabrio 2.0 300cv [ING]	612.977	-	AT8	-	✓	✓	4
F-Pace R-Dynamic S 2.0 PHEV 404cv [ING]	612.950	-	AT8	-	✓	✓	6
F-Pace R-Dynamic SE 2.0 PHEV 404cv [ING]	639.950	-	AT8	-	✓	✓	6
F-Pace R-Dynamic SE 3.0 340cv [ING]	628.950	-	AT8	-	✓	✓	6
F-Pace SVR 5.0 V8 550cv [ING]	908.950	-2,47%	AT8	-	✓	✓	6
F-Pace 1988 Edition 5.0 V8 550cv [ING]	944.100	-	AT8	-	✓	✓	6
I-Pace SE EV400 400cv [AUT]	686.950	-9,82%	AT1	✓	✓	✓	6
I-Pace Black EV400 400cv [AUT]	638.150	-0,19%	AT1	✓	✓	✓	6
I-Pace HSE EV400 400cv [AUT]	776.550	-	AT1	✓	✓	✓	6
E-Pace R-Dynamic HSE 2.0 250 cv [AUT]	483.085	-0,57%	AT8	-	✓	✓	6

JEEP — 202 Concessionárias — 08007037150

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Compass Sport 1.3 turbo Flex 185cv [BRA]	179.990	-12,01%	AT6	-	✓	✓	2
Compass Longi. 1.3 turbo Flex 185cv [BRA]	196.990	-9,33%	AT6	-	✓	✓	2

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Compass Longi. Dark 1.3 turbo Flex 185cv (BRA)	205.990	-	AT6	-	☑	☑	2
Compass Lim. 1.3 turbo Flex 185cv (BRA)	216.990	-6,86%	AT6	-	☑	☑	7
Compass Série S 1.3 turbo Flex 185cv (BRA)	236.990	-13,27%	AT6	☑	-	☑	8
Compass Lim. 2.0 TD. 170cv (BRA)	249.990	-14,98%	AT9	-	-	☑	7
Compass Blackhawk Hurricane 2.0 TD. 170cv (BRA)	266.990	-14,90%	AT9	-	-	☑	7
Compass Overland Hurricane 2.0 TD. 170cv (BRA)	279.990	-14,90%	AT9	-	-	☑	7
Compass S 1.3 4XE Flex PHEV 180cv (ITA)	347.300	-24,60%	AT6	☑	-	☑	7
Commander Longitude 1.3 Turbo 185cv (BRA)	217.290	-6,86%	AT6	-	☑	☑	7
Commander Limited 1.3 Turbo 185cv (BRA)	240.990	-6,86%	AT6	-	☑	☑	7
Commander Overland 1.3 Turbo 185cv (BRA)	262.990	-11,11%	AT6	-	☑	☑	7
Commander Overland 2.0 Turbo 170cv (BRA)	298.290	-17,35%	AT9	-	☑	☑	7
Gladiator Rubicon V6 284cv (EUA)	499.990	-	AT8	☑	-	☑	4
Renegade 1.3 Turbo 185cv (BRA)	118.290	-	AT6	☑	☑	☑	6
Renegade Sport 1.3 Turbo 185cv (BRA)	143.990	-7,25%	AT6	☑	☑	☑	6
Renegade Longitude 1.3 Turbo 185cv (BRA)	162.990	-8,40%	AT6	☑	☑	☑	6
Renegade Longitude 1.3 Dark Turbo 185cv (BRA)	169.990	-	AT6	☑	☑	☑	6
Renegade S 4X4 1.3 Turbo 185cv (BRA)	187.990	-11,94%	AT9	☑	☑	☑	7
Renegade Trailhawk 4X4 1.3 Turbo 185cv (BRA)	187.990	-9,14%	AT9	☑	☑	☑	7
Wrangler Rubicon 2.0T Gas. 272cv 4P (EUA)	481.834	+12,08%	AT8	-	-	☑	2
Wrangler Sahara 2.0 Turbo 4p 271cv (EUA)	466.889	+7,52%	AT8	-	-	☑	2
Wrangler Sahara 2.0 Turbo 2p 271cv (EUA)	456.992	+7,95%	AT8	-	-	☑	2
Grand Cherokee 4xe 2.0 PHEV 380cv (EUA)	569.990	-	AT8	☑	☑	☑	8

KIA	130 Concessionárias					08007711011	
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Niro 1.6 SX Prestige 141cv (COR)	224.990	-	AT6	☑	☑	☑	6
Niro Rio Open Limited Edition SX 141cv (COR)	231.790	-	DCT6	☑	☑	☑	6
Niro 1.6 EX 141cv (COR)	199.990	-	AT6	☑	☑	☑	6
New Sportage 2.0 EX 4X2 167cv (MEX)	228.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
New Sportage 2.0 EX Prestige 4X2 167cv (MEX)	274.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
Stonic MHEV 1.0 120cv (COR)	129.990	-15,30%	DCT7	-	☑	☑	6

KEYTON	0 Concessionárias					(27) 3232-2315	
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
EX7 81cv (CHN)	263.890	-	AT1	-	-	☑	2

LAMBORGHINI	1 Concessionária					(11) 30613300	
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Huracán EVO Coupé 5.2 V10 640cv (ITA)	4.400.000	-	AT7	☑	☑	☑	4
Huracán EVO Spyder 5.2 V10 640cv (ITA)	5.100.000	-	AT7	☑	☑	☑	4
Huracán EVO STO 5.2 V10 640cv (ITA)	5.900.000	-	AT7	☑	☑	☑	4
Urus S 4.0 V8 650 cv (ITA)	3.950.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Urus Performante 4.0 V8 666 cv (ITA)	3.950.000	-	AT8	☑	☑	☑	8

LAND ROVER	39 Concessionárias					0800122733	
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Defender 90 HSE 3.0 300cv (ING)	664.950	0,91%	AT8	☑	☑	☑	2
Defender 90 S 3.0 300cv (ING)	741.950	0,91%	AT8	☑	☑	☑	2
Defender 110 HSE 3.0 300cv (ING)	750.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
Defender 110 X-Dynamic HSE 300cv (ING)	770.143	-	AT8	☑	☑	☑	6
Defender 110 X 300cv (ING)	821.950	1,37%	AT8	☑	☑	☑	6
Defender 110 X-Dynamic HSE PHEV 300cv (ING)	816.143	-	AT8	☑	☑	☑	6
Defender 110 X PHEV 300cv (ING)	821.950	1,37%	AT8	☑	☑	☑	6
Defender 130 Outbound 300cv (ING)	848.726	-	AT8	☑	☑	☑	6
Defender 130 X 300cv (ING)	899.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
Discovery Dynamic HSE 3.0 Die. MHEV 300cv (BRA)	749.425	-	AT9	☑	☑	☑	6
Discovery Metro. Edit 3.0 Die. MHEV 300cv (BRA)	759.300	-	AT9	☑	☑	☑	6
Discovery Sport Dyn. SE 2.0 Flex 250cv (BRA)	434.490	-7,27%	AT9	☑	☑	☑	6
Discovery Sport yn. SE Die. MHEV 204 (BRA)	466.490	-3,24%	AT9	☑	☑	☑	6
R. Rover 3.0 Autobiography D. MHEV 350cv (ING)	1.380.720	-	AT8	☑	☑	☑	6
R. Rover 3.0 SV D. MHEV 350cv (ING)	1.672.984	-	AT8	☑	☑	☑	6
R. Rover Evoque 2.0 Dyn. HSE 250cv (BRA)	471.950	-1,29%	AT9	☑	☑	☑	7
R. Rover Sport Autob. Di. 3.0 350cv (ING)	1.022.050	-	AT8	☑	☑	☑	8
R. Rover Velar Dyn. HSE 2.0 PHEV 404cv (ING)	755.630	-	AT8	☑	☑	☑	6
R. Rover Sport Dyn. HSE PHEV 3.0 510cv (ING)	985.750	-	AT8	☑	☑	☑	8
R. Rover Sport Dy. SE Di. 3.0 350cv (ING)	953.950	-	AT8	☑	☑	☑	8
R. Rover Sport Dy. HSE 3.0 Di. 300cv (ING)	1.009.558	-	AT8	☑	☑	☑	8

LEXUS	9 Concessionária					08007030206	
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Es 300H 2.5 218cv (JAP)	360.990	-	AT6	☑	☑	☑	10
Nx 350H Dynamic 246cv (JAP)	373.990	-0,23%	AT6	☑	☑	☑	8
Nx 350H F-Sport 246cv (JAP)	447.990	-0,91%	AT6	☑	☑	☑	8
Nx 350H Luxury 246cv (JAP)	409.990	0,76%	AT6	☑	☑	☑	8
Rx 500H F-Sport 313cv (JAP)	580.990	-	AT6	☑	☑	☑	10
Ux 250H Luxury 181cv (JAP)	313.990	-1,04%	AT8	☑	☑	☑	8
Ux 250H Dynamic 181cv (JAP)	273.990	-8,39%	AT8	☑	☑	☑	8

MASERATI	1 Concessionária					(11) 30870199	
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Levante GT Hybrid MHEV 330cv (ITA)	990.000	-	AT8	☑	☑	☑	6
Ghibli GT Hybrid MHEV 326cv (ITA)	1.100.000	-	AT8	☑	☑	☑	6
MC20 V6 630CV (ITA)	4.500.000	-	AT8	☑	☑	☑	6

MCLAREN	1 Concessionária					(11) 34114999	
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
GTS 620 cv (ING)	2.900.000	-	DCT7	-	-	☑	4
Artura 680cv (ING)	2.400.000	-	DCT7	-	-	☑	4
750 S Coupé 750 cv (ING)	4.000.000	-	DCT7	-	-	☑	4
750 S Spider 750 cv (ING)	4.200.000	-	DCT7	-	-	☑	4

MERCEDES-BENZ	55 Concessionárias					08007772834	
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
A 200 AMG Line 163cv (ALE)	344.900	-	DCT7	-	☑	☑	6
C 200 AMG Line 204cv (ALE)	376.900	-4,03%	AT9	☑	☑	☑	6
C 300 AMG Line 258cv (ALE)	439.900	-3,87%	AT9	☑	☑	☑	6
CLA 200 163cv (ALE)	336.900	-	DCT7	☑	☑	☑	6
EQA 250 190cv (ALE)	480.900	-	AT1	☑	-	☑	6
EQB 250 190cv (ALE)	502.900	-	AT1	☑	-	☑	6
EQC 400 4M AMG Line (ALE)	708.900	-	AT1	☑	-	☑	6
EQE 300 AMG Line 245cv (ALE)	714.900	-	AT1	☑	☑	☑	6
EQE 300 SUV AMG Line 245cv (ALE)	698.900	-	AT1	☑	☑	☑	6
EQS 450+ 360cv (ALE)	998.900	-	AT1	☑	☑	☑	6
GLA 200 AMG Line 165cv (BRA)	369.900	-	DCT7	☑	☑	☑	6
GLB 200 Progressive 165cv (ALE)	374.900	-	DCT7	☑	☑	☑	6
GLC 300 4Matic 258cv (ALE)	531.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
GLC 300 4Matic Coupé AMG Line 258cv (ALE)	599.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
GLE 450 d 4Matic 401cv (ALE)	729.900	+2,55%	DCT9	☑	☑	☑	6
GLE 450 d 4Matic Coupé 401cv (ALE)	808.900	+2,55%	DCT9	☑	☑	☑	6
GLS 450 4MATIC 367cv (ALE)	979.900	-	DCT9	☑	☑	☑	6
AMG A 45 S 4MATIC 421cv (ALE)	593.900	-	DCT7	☑	☑	☑	6
AMG CLA 35 4M 306cv (ALE)	496.900	-0,18%	DCT7	☑	☑	☑	6
AMG CLA 45 S 4MATIC 421cv (ALE)	613.900	-1,79%	DCT7	☑	☑	☑	6
AMG EQE 53 4MATIC+ 687cv(ALE)	894.900	-	AT1	☑	☑	☑	6
AMG EQS 53 4MATIC+ 658cv(ALE)	1.453.900	-	AT1	☑	☑	☑	6
AMG G 63 805cv (ALE)	1.932.900	-	AT1	☑	☑	☑	6
AMG GLA 35 4M 306 cv (ALE)	539.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG GLB 35 4M 306 cv (ALE)	559.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG GLE 53 3.0 4M 435cv (ALE)	874.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG GLE 63 4M Coupé 612cv (ALE)	1.279.900	-	AT9	☑	☑	☑	6

MINI	22 Concessionárias					08007073578	
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Cooper S Exclusive 3P 192cv (ING)	199.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
Cooper S Top 3P 192cv (ING)	278.100	-1,17%	DCT7	☑	☑	☑	6
Cooper JCW 3P 192cv (ING)	308.550	-	DCT4	☑	☑	☑	6
Cooper S E 3P (BEV) Exclusive 184cv (ING)	257.990	-	AT1	☑	☑	☑	6
Cooper S E 3P (BEV) Top 184cv (ING)	287.990	-	AT1	☑	☑	☑	6
Cooper S 5P Exclusive 192cv (ING)	257.800	-13,8%	DCT7	☑	☑	☑	6
Cooper S 5P Top 192cv (ING)	288.250	-10,50%	DCT7	☑	☑	☑	6
Cooper SE Count. All4 PHEV Exclusive 192cv (ING)	289.260	+6,81	AT8	☑	☑	☑	6
Cooper SE Count. All4 PHEV Top 192cv (ING)	319.710	-	AT8	☑	☑	☑	6
Cooper JCW Countryman All4 225cv (ING)	365.390	-	AT8	☑	☑	☑	6
Cooper SE Count. All4 PHEV Uncharted 192cv (ING)	319.260	-	AT8	☑	☑	☑	6

MITSUBISHI	121 Concessionárias					08007020404	
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Eclipse Cross Rush 165cv (BRA)	169.990	+0,81%	CVT	-	☑	☑	6
Eclipse Cross HPE 165cv (BRA)	185.990	+0,81%	CVT	-	☑	☑	6
Eclipse Cross HPE-S 165cv (BRA)	204.990	+0,81%	CVT	☑	☑	☑	6
Eclipse Cross HPE-S AWC 165cv (BRA)	214.990	+3,36%	CVT	☑	☑	☑	6
Eclipse Cross Sport HPE-S 165cv (BRA)	209.990	+0,81%	CVT	☑	☑	☑	6
Eclipse Cross Sport HPE-S AWC 165cv (BRA)	219.990	+0,81%	CVT	☑	☑	☑	6
L200 Triton 2.4 GL 190cv (BRA)	243.990	+8,86%	MT6	-	-	-	2
L200 Triton GLS AT 190 cv (BRA)	253.990	-	AT5	-	-	-	2
L200 Triton 2.4 GLX Outdoor 190cv (BRA)	219.990	+12,79%	MT6	-	-	☑	2
L200 Triton 2.4 GLS Outdoor 4X4 190cv (BRA)	226.990	+11,38%	AT5	-	-	☑	2
L200 Triton Sport 2.4 Savana 4X4 190cv (BRA)	309.990	-	AT5	-	-	☑	2
L200 Triton Sport 2.4 GLS 190cv (BRA)	262.990	+17,41%	AT6	-	-	☑	2
L200 Triton Sport 2.4 HPE 4x4 190cv (BRA)	289.990	+16,89%	AT6	-	-	☑	7
L200 Triton Sport 2.4 HPE-S 4x4 190cv (BRA)	309.990	+16,34%	AT6	☑	-	☑	7
L200 Triton Sport 2.4 Savana Sertões 190cv	311.990	-	AT6	-	-	☑	7
Pajero Sport HPE 2.4 7P 190cv (TAI)	339.990	+4,18%	AT8	-	-	☑	7
Pajero Sport HPE-S 2.4 7P 190cv (TAI)	369.990	+2,59%	AT8	☑	-	☑	7
Pajero Sport Legend 2.4 7P 190cv (TAI)	409.990	-	AT8	☑	-	☑	7

NISSAN	180 Concessionárias					08000111090	
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Frontier S 4X4 Mt D. 163cv (ARG)	248.190	-	MT6	-	-	☑	2
Frontier SE AT 4X4 D. 190cv (ARG)	266.450	-	AT7	-	-	☑	6
Frontier Attack 4X4 At D. 190cv (ARG)	275.580	-	AT7	-	-	☑	2
Frontier XE 4X4 D. 190cv (ARG)	289.190	-	AT7	-	-	☑	6
Frontier Platinum 4X4 At D. 190cv (ARG)	321.950	-	AT7	-	-	☑	2
Frontier PRO-4X 4X4 At D. 190cv (ARG)	321.950	-	AT7	-	-	☑	2
Kicks 1.6 Active CVT 114cv (BRA)	112.990	-	CVT	-	-	-	2
Kicks 1.6 Sense CVT 114cv (BRA)	118.290	+10,79%	CVT	-	-	-	2
Kicks 1.6 Advance CVT 114cv (BRA)	135.990	+9,02%	CVT	-	-	☑	2
Kicks 1.6 Advance Pack Plus 114cv (BRA)	138.190	-1,47%	CVT	-	-	☑	6
Kicks 1.6 Exclusive CVT 114cv (BRA)	150.190	+10,84%	CVT	☑	-	☑	6
Kicks 1.6 Excl. Pack CVT 114cv (BRA)	152.190	-1,75%	CVT	☑	-	☑	6
Versa 1.6 Sense CVT 114cv (BRA)	108.990	+5,80%	CVT	-	-	-	6
Versa 1.6 Advance 114cv (BRA)	117.490	+5,87%	CVT	-	-	☑	6
Versa 1.6 Exclusive 114cv (BRA)	130.190	+5,29%	CVT	-	-	☑	6
Sentra Advance 2.0 156cv (BRA)	152.990	-	CVT	☑	-	☑	6
Sentra Exclusive 2.0 156cv (BRA)	176.690	-	CVT	☑	-	☑	6
Sentra Exclusive Int. Premium 2.0 156cv (BRA)	178.390	-	CVT	☑	-	☑	6

PEUGEOT	118 Concessionárias					08007032424	
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
208 1.0 Like 75cv (ARG)	91.990	-	MT6	-	-	☑	4
208 1.0 Style 75cv (ARG)	97.990	-	MT6	-	-	☑	4
208 1.0 Turbo Allure 130cv (ARG)	99.990	-	CVT7	-	-	☑	4
208 1.6 Roadtrip 118cv (ARG)	105.990	-	AT6	-	-	☑	4
208 1.0 Turbo Style 130cv (ARG)	111.490	-	CVT7	-	-	☑	4
208 1.0 Turbo Griffe 130cv (ARG)	116.490	-	CVT7	☑	-	☑	4
2008 1.6 Griffe THP 173cv (BRA)	134.990	-0,09%	AT6	-	-	☑	6
3008 1.6 Griffe THP 165cv (BRA)	266.490	-	AT6	☑	-	☑	6
3008 1.6 GT Pack THP 165cv (BRA)	286.990	-	AT6	☑	-	☑	6

PORSCHE	11 Concessionárias					(11) 30619544	
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
911 Carrera 3.0 AUT. 385cv (ALE)	835.000	+0,03%	PDK8	☑	-	☑	6
911 Carrera T 3.0 AUT. 385cv (ALE)	880.000	-	PDK8	☑	-	☑	6
911 Carrera S 450cv (ALE)	995.000	+0,05%	PDK8	☑	-	☑	6
911 Carrera GTS 480 cv (ALE)	1.055.000	-	PDK8	☑	-	☑	6
911 Carrera 3.0 Cabr. AUT. 385cv (ALE)	885.000	+0,05%	PDK8	☑	-	☑	6

911 Carrera S Cabr. 450cv [ALE]	1.045.000	**+14,11%**	PDK8	✓	-	✓	6
911 Carrera GTS Cabrio 480 cv [ALE]	1.105.000	-	PDK8	✓	-	✓	6
911 Carrera 4 GTS 480 cv [ALE]	1.095.000	-	PDK8	✓	-	✓	6
911 Turbo Coupé 580 cv [ALE]	1.505.000	**-0,01%**	PDK8	✓	-	✓	6
911 Turbo S 650 cv [ALE]	1.795.000	**+7,35%**	PDK8	✓	-	✓	6
911 Targa 4 GTS 480 cv [ALE]	1.145.000	-	PDK8	✓	-	✓	6
911 Carrera 4 GTS Cabrio 480 cv [ALE]	1.145.000	-	PDK8	✓	-	✓	6
911 Turbo Cabrio 580 cv [ALE]	1.555.000	**+0,02%**	PDK8	✓	-	✓	6
911 Turbo S Cabrio 580 cv [ALE]	1.845.000	-	PDK8	✓	-	✓	6
911 GT3 RS 525 cv [ALE]	1.920.000	-	PDK7	✓	-	✓	6
Cayenne e-Hybrid 470cv [ESL]	690.000	-	AT8	✓	✓	✓	8
Cayenne S V8 4.0 474cv [ESL]	810.000	-	AT8	✓	✓	✓	8
Cayenne S e-Hybrid 519cv [ESL]	735.000	-	AT8	✓	✓	✓	8
Cayenne Turbo e-Hybrid 739cv [ESL]	1.135.000	-	AT8	✓	✓	✓	8
Cayenne e-Hybrid Coupé 470cv [ESL]	765.000	-	AT8	✓	✓	✓	8
Cayenne S Coupé V8 4.0 474cv [ESL]	840.000	-	AT8	✓	✓	✓	8
Cayenne S e-Hybrid Coupé 519cv [ESL]	765.000	-	AT8	✓	✓	✓	8
Cayenne Turbo e-Hybrid Coupé 739cv [ESL]	1.165.000	-	AT8	✓	✓	✓	8
Cayenne Turbo GT 640cv [ESL]	1.350.000	-	AT8	-	-	✓	8
Macan 2.0 252cv [ALE]	475.000	-	PDK7	-	✓	✓	6
Macan T 2.0 265cv [ALE]	520.000	-	PDK7	-	✓	✓	6
Macan S 3.0 340 cv [ALE]	610.000	**-0,02%**	PDK7	-	✓	✓	6
Macan GTS 380cv [ALE]	710.000	**-0,02%**	PDK7	-	✓	✓	6
Macan EV 4 408cv [ALE]	580.000		AT1	-	✓	✓	6
Macan EV Turbo 639cv [ALE]	770.000		AT1	-	✓	✓	6
Panamera 4 E-Hybrid 462cv [ALE]	689.000	**-0,01%**	PDK8	-	-	✓	10
Panamera 4S E-Hybrid 560cv [ALE]	799.000	-	PDK8	-	-	✓	10
Panamera Turbo S E-Hybrid 700cv [ALE]	1.269.00	-	PDK8	-	-	✓	10
Panamera 4S E-Hybrid Sport Turismo 462cv [ALE]	709.000	**+17,8%**	PDK8	-	-	✓	10
Panamera 4 E-Hybrid Plat. Edit. 462cv [ALE]	691.000	-	PDK8	-	-	✓	10
Taycan 408cv [ALE]	660.000	-	AT1	-	-	✓	10
Taycan 4S 530cv [ALE]	745.000	**-0,11%**	AT1	✓	-	✓	8
Taycan GTS 598cv [ALE]	860.000	-	AT1	✓	-	✓	8
Taycan Turbo 625cv [ALE]	975.000	**-0,04%**	AT1	✓	-	✓	8
Taycan Turbo S 761cv [ALE]	1.155.000	**-0,25%**	AT1	✓	-	✓	8
Taycan 4 Cross Turismo 476cv [ALE]	735.000	-	AT1	✓	-	✓	8
Taycan 4S Cross Turismo 571cv [ALE]	775.000	-	AT1	✓	-	✓	8
718 Boxster Style Edition 300cv [ALE]	575.000	-	PDK7	-	✓	✓	6
718 Boxster 300cv [ALE]	555.000	-	PDK7	-	-	✓	6
718 Boxster GTS 400cv [ALE]	700.000	-	PDK7	-	-	✓	6
718 Spyder RS 420cv [ALE]	1.237.624	-	PDK7	-	-	✓	6
718 Cayman 300cv [ALE]	535.000	-	PDK7	-	-	✓	6
718 Cayman Style Edition 300cv [ALE]	555.000	-	PDK7	-	-	✓	6
718 Cayman GTS 400cv [ALE]	680.000	-	PDK7	-	-	✓	6
718 Cayman GT4 RS 500cv [ALE]	1.235.529	-	PDK7	-	-	✓	6

RAM	50 Concessionárias				08007037140		
Nome/Origem	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Rampage Rebel 2.0 Turbo Die. 170cv [BRA]	251.990	-	AT9	✓	-	✓	7
Rampage Rebel 2.0 Turbo Gas. 272cv [BRA]	261.990	-	AT9	✓	-	✓	7
Rampage Laramie 2.0 Turbo Die. 170cv [BRA]	262.990	-	AT9	✓	-	✓	7
Rampage Laramie 2.0 Turbo Gas. 272cv [BRA]	272.990	-	AT9	✓	-	✓	7
Rampage R/T 2.0 Turbo Gas. 272cv [BRA]	289.990	-	AT9	✓	-	✓	7
Classic Laramie CD 5.7 400cv [MEX]	365.150	-	AT8	-	-	✓	6
Classic Laramie NIGHT EDITION CD 5.7 400cv [MEX]	375.150	-	AT8	-	-	✓	6
1500 Rebel 5.7 4X4 400cv [USA]	494.990	-	AT8	✓	-	✓	6
1500 Limited 5.7 4X4 400cv [USA]	540.990	-	AT8	✓	-	✓	6
1500 Limited Night Edit. 5.7 4X4 400cv [USA]	550.990	-	AT8	✓	-	✓	6
2500 Laramie 6.7 4X4D. 365cv [MEX]	474.190	-	AT6	-	-	✓	8
2500 Laramie Night Edit. 6.7 4X4D. 365cv [MEX]	484.190	-	AT6	-	-	✓	8
3500 Laramie CD 6.7L 4X4 365cv [MEX]	504.990	-	AT6	-	-	✓	8
3500 Limited Night Edit. CD 6.7 365xc 4X4 [MEX]	514.990	-	AT6	✓	-	✓	8
3500 Limited Longhorn CD 6.7 365xc 4X4 [MEX]	548.990	-	AT6	✓	-	✓	8

RENAULT	295 Concessionárias				08000555615		
Nome/Origem	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Duster 1.6 Intense Plus MT 120cv [BRA]	123.990	**+7,91%**	MT5	-	✓	✓	6
Duster 1.6 Intense Plus CVT 120cv [BRA]	132.890	**+7,91%**	CVT6	-	✓	✓	6
Duster 1.6 Iconic Plus CVT 120cv [BRA]	141.790	**+8,88%**	CVT6	-	✓	✓	6
Duster 1.3 Turbo Iconic Plus CVT 170cv [BRA]	155.890	-	CVT6	-	✓	✓	6
Kwid 1.0 Zen 71cv [BRA]	72.640	-	MT5	-	✓	-	4
Kwid 1.0 Intense 71cv [BRA]	75.530	-	MT5	-	✓	✓	4
Kwid 1.0 Intense Pack Biton 71cv [BRA]	78.630	-	MT5	-	✓	✓	4
Kwid 1.0 Outsider 71cv [BRA]	78.430	-	MT5	-	✓	✓	4
Kwid E-Tech 65cv [CHN]	139.990	-	AT1	-	-	✓	4
Megane E-Tech 220cv [CHN]	279.900	-	AT1	✓	-	✓	4
Logan 1.0 Life 82cv [BRA]	96.110	**+14,80%**	MT5	-	-	-	4
Logan 1.0 Zen 82cv [BRA]	99.600	**+8,54%**	MT5	-	-	✓	4
Oroch PRO 1.6 MT 120cv [BRA]	118.490	-	MT6	-	✓	-	4
Oroch Intense 1.6 MT 120cv [BRA]	126.690	-	MT6	-	✓	✓	4
Oroch Iconic 1.6 MT 120cv [BRA]	129.490	-	MT6	-	✓	✓	4
Oroch Outsider 1.3 TCe 170cv [BRA]	153.790	-	CVT8	-	✓	✓	4
Stepway Zen 1.0 MT 82 cv [BRA]	84.470	-	MT5	-	✓	✓	4
Stepway Iconic 1.6 118cv [BRA]	117.690	**+9,61%**	CVT	-	✓	✓	4
Kardian evolution 1.6 126cv [BRA]	112.790	-	CVT	-	✓	✓	6
Kardian techno 1.6 126cv [BRA]	122.990	-	CVT	-	✓	✓	6
Kardian première edition 1.6 126cv [BRA]	132.790	-	CVT	-	✓	✓	6

ROLLS-ROYCE	1 Concessionária				[11] 30785252		
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Cullinan Black Badge V12 571cv [ING]	8.100.000	-	AT8	✓	✓	✓	6

SERES	18 Concessionárias				08007073578		
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Seres 3 BEV 163cv [CHN]	199.990	-	AT2	✓	-	✓	6
Seres 5 BEV 299cv [CHN]	394.990	-	AT2	✓	-	✓	6

SUBARU	12 Concessionárias				0800551271		
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Forester 2.0 e-Boxer 16V 150cv [JAP]	253.900	**-5,43%**	CVT	✓	✓	✓	6
XV S 150cv [JAP]	213.900	-	CVT	-	-	✓	7

SUZUKI	61 Concessionárias				08007703380		
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Jimny Sierra 4X4 4You AllGrip MT 108cv [JAP]	162.990	-	MT5	-	-	✓	2
Jimny Sierra 4X4 4You AllGrip AT 108cv [JAP]	172.990	-	AT4	-	-	✓	2
Jimny Sierra 4X4 4Sport AllGrip AT [JAP]	187.990	-	AT4	-	-	✓	2
Jimny Sierra 4X4 4Style AllGrip AT 108cv [JAP]	203.990	-	AT4	-	-	✓	2
Jimny Sierra 4X4 4Expedition AG. AT 108cv [JAP]	218.990	-	AT4	-	-	✓	2

TOYOTA	216 Concessionárias				08007030206		
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
GR Corolla 1.6 304cv [JAP]	416.990	-	MT6	-	-	✓	7
GR Corolla 1.6 304cv [JAP]	461.990	-	MT6	-	-	✓	7
Corolla 2.0 Gli 177cv [BRA]	148.990	**+10,27%**	CVT	✓	✓	✓	7
Corolla 2.0 XEI 177cv [BRA]	158.590	**+9,25%**	CVT	✓	✓	✓	7
Corolla 2.0 Altis Premium 177cv [BRA]	182.990	**+11,05%**	CVT	✓	✓	✓	7
Corolla 2.0 GR-S 177cv [BRA]	181.590	**+13,17%**	CVT	✓	✓	✓	7
Corolla 1.8 Altis Hybrid 101cv [BRA]	187.790	**+10,47%**	CVT	✓	✓	✓	7
Corolla 1.8 Altis Hybrid Prem 101cv [BRA]	198.890	**+8,82%**	CVT	✓	✓	✓	7
Corolla Cross XR 177cv [BRA]	162.590	-	CVT	✓	✓	✓	7
Corolla Cross XRE 177cv [BRA]	177.390	-	CVT	✓	✓	✓	7
Corolla Cross XRX 177cv [BRA]	190.290	-	CVT	✓	✓	✓	7
Corolla Cross GR Sport 177cv [BRA]	196.290	-	CVT	✓	✓	✓	7
Corolla Cross XRV Hybrid 101cv [BRA]	202.690	-	CVT	✓	✓	✓	7
Corolla Cross XRX Hybrid 101cv [BRA]	210.990	-	CVT	✓	✓	✓	7
Hilux Chassi 2.8 D. 4X4 204cv [ARG]	219.090	**+12,48%**	MT6	-	-	✓	3
Hilux Cabine Simples 4X4 2.8 D. 204cv [ARG]	226.790	-	MT6	-	-	✓	3
Hilux Cd STD Power Pack 2.8 D. 4X4 204cv [ARG]	242.590	**+18,68%**	MT6	-	-	✓	7
Hilux Cd SR 2.8 D. 4X4 204cv [ARG]	272.190	**+21,95%**	AT6	-	-	✓	7
Hilux Cd SRV 2.8 D. 4X4 204cv [ARG]	289.990	**+25,45%**	AT6	-	-	✓	7
Hilux Cd SRX Plus 2.8 D. 4X4 204cv [ARG]	334.890	**+23,06%**	AT6	-	-	✓	7
Hilux Cd GR-S 2.8 D. 4X4 224cv [ARG]	372.890	-	AT6	-	-	✓	7
RAV4 SX Connect Hybrid [JAP]	349.290	**+0,39%**	CVT	✓	✓	✓	7
Sw4 2.8 SRX 4X4 5 Lug. D. 204cv [ARG]	379.990	**+17,68%**	AT6	-	-	✓	7
Sw4 2.8 SRX 4X4 7 Lug. D. 204cv [ARG]	386.290	**+14,08%**	AT6	-	-	✓	7
Sw4 2.8 SRX Platinum 4X4 5 Lug. D. 204cv [ARG]	379.990	**+17,68%**	AT6	-	-	✓	7
Sw4 2.8 SRX Platinum 4X4 7 Lug. D. 204cv [ARG]	386.290	**+14,08%**	AT6	-	-	✓	7
Sw4 2.8 Diamond 4X4 7 Lug. D. 204cv [ARG]	433.490	-	AT6	-	-	✓	7
Sw4 2.8 GR-S 4X4 7 Lug. D. 224cv [ARG]	447.590	-	AT6	-	-	✓	7
Yaris 1.5 XL Plus CVT 110cv [BRA]	97.990	**+11,49%**	CVT	-	-	✓	2
Yaris 1.5 XS CVT 110cv [BRA]	110.290	**+10,74%**	CVT	-	-	✓	2
Yaris 1.5 XLS CVT 110cv [BRA]	122.090	**+13,31%**	CVT	-	-	✓	7
Yaris Sedã 1.5 XL 110cv [BRA]	97.990	**+12.61%**	CVT	-	-	✓	2
Yaris Sedã 1.5 XS 110cv [BRA]	113.790	**+12,39%**	CVT	-	-	✓	2
Yaris Sedã 1.5 XLS 110cv [BRA]	126.690	**+12,33%**	CVT	-	-	✓	7

VOLKSWAGEN	500 Concessionárias				08001952775		
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Amarok Comfortline V6 3.0 1 257cv [ARG]	298.430	-	AT8	-	-	✓	2
Amarok High. V6 3.0 Cd 257cv [ARG]	316.170	**+12,96%**	AT8	-	-	✓	2
Amarok Extreme. V6 3.0 Cd 257cv [ARG]	337.280	**+18,81%**	AT8	-	-	✓	2
Jetta GLi 231cv [MEX]	245.390	**+10,41%**	DCT7	✓	✓	✓	6
Nivus 200 TSi Sense 128cv [BRA]	119.990	**+11,64%**	**AT6**	✓	✓	✓	6
Nivus 200 TSi Comfortline 128cv [BRA]	134.390	**+11,64%**	**AT6**	✓	✓	✓	6
Nivus 200 TSi Highline 128cv [BRA]	151.590	**+6,67%**	**AT6**	✓	✓	✓	6
Polo 1.0 Track MPi MT 84cv [BRA]	87.990	-	MT5	-	-	-	4
Polo 1.0 MPi MT 84cv [BRA]	90.990	**+3,28%**	MT5	-	-	✓	4
Polo TSi 116 cv [BRA]	101.990	-	MT5	-	-	✓	4
Polo Sense TSi 116 cv [BRA]	99.990	-	MT5	-	✓	✓	4
Polo 170 TSi Comfortline 116cv [BRA]	111.990	**+2,79%**	AT6	-	✓	✓	4
Polo 170 TSi Highline 116cv [BRA]	118.990	**+1,46%**	AT6	-	✓	✓	4
Polo 250 TSi GTS 150cv [BRA]	151.490	-	AT6	-	✓	✓	4
Saveiro Robust CS 1.6 16V Cd 116cv [BRA]	98.670	-	MT5	-	-	✓	2
Saveiro Robust CD 1.6 16V Cd 116cv [BRA]	110.790	-	MT5	-	-	✓	2
Saveiro Trendline CS 1.6 16V Cd 116cv [BRA]	102.490	-	MT5	-	-	✓	2
Saveiro Cross 1.6 16V Cd 116cv [BRA]	115.690	**+23,03%**	MT5	-	-	✓	2
Taos Comfortline 250 TSi 150cv [ARG]	186.990	-	AT6	✓	✓	✓	6
Taos Highline 250 TSi 150cv [ARG]	210.990	-	AT6	✓	✓	✓	6
T-Cross Sense 200 TSi 116cv [BRA]	119.890	-	AT6	-	-	-	6
T-Cross 200 TSi AT. 128cv [BRA]	142.990	**+13,08**	AT6	-	-	✓	6
T-Cross Comf. 200 TSi 128cv [BRA]	160.990	**+7,79**	AT6	-	-	✓	6
T-Cross High. 250 TSi 150cv [BRA]	175.990	**+13,77%**	AT6	✓	✓	✓	6
Tiguan Allspace R-Line 300 TSI 186 cv [ARG]	284.590	-	AT8	✓	✓	✓	6
Virtus TSi MT 116 cv [BRA]	109.990	-	MT5	-	-	✓	6
Virtus TSi AT 116 cv [BRA]	118.340	-	AT6	✓	✓	✓	6
Virtus Comf. 170 TSi 116cv [BRA]	128.990	**+3,49**	AT6	✓	✓	✓	6
Virtus Highline 200 TSi 128cv [BRA]	139.990	**+2,60%**	AT6	✓	✓	✓	6
Virtus Exclusive 250 TSi 150cv [BRA]	152.490	**+3,07%**	AT6	✓	✓	✓	6

VOLVO	39 Concessionárias				08007077590		
Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
EX30 Core Single Engine 272cv [CHN]	229.950	-	AT1	✓	✓	✓	7
EX30 Core Single Engine Ex. Range 272cv [CHN]	249.950	-	AT1	✓	✓	✓	7
EX30 Plus Single Engine Ex. Range 272cv [CHN]	277.950	-	AT1	✓	✓	✓	7
EX30 Ultra Single Engine Ex. Range 272cv [CHN]	293.950	-	AT1	✓	✓	✓	7
C40 Recharge Plus 238cv [CHN]	359.950	-	AT1	✓	✓	✓	7
C40 Recharge Twin Ultimate 408cv [CHN]	418.950	-	AT1	✓	✓	✓	7
XC40 Recharge Plus 238cv [BEL]	342.950	-	AT1	✓	✓	✓	7
XC40 Recharge Twin Ultimate 408cv [BEL]	405.950	-	AT1	✓	✓	✓	7
XC60 Recharge Plus Plug-In Hybrid 462cv [CHN]	449.950	-	AT8	✓	✓	✓	7
XC60 Recharge Ulti. Plug-in Hybrid 462cv [CHN]	492.950	-	AT8	✓	✓	✓	7
XC60 Polestar E. Plug-in Hybrid 462cv [CHN]	525.950	**+10,41%**	AT8	✓	✓	✓	7
XC90 Recharge Plus Plug-in Hybrid 407cv [SUE]	608.950	-	AT8	✓	✓	✓	8
XC90 Recharge Ulti. Plug-in Hybrid 407cv [SUE]	659.950	-	AT8	✓	✓	✓	8

Viés

Na vida, aprendi que algumas palavras devem ser usadas com muito critério em conversas, documentos, reportagens e pesquisas de opinião

Jornalistas colecionam palavras. Não é uma coleção típica: uma caixa de sapatos com papeizinhos escritos. É uma coleção mental. Palavras que ficam na memória e, quando possível, são usadas. A formação dessa coleção é pessoal. O que nos encanta pode ser a sonoridade, a remissão a algum fato, coisa, memória querida ou os múltiplos significados.

Uma das primeiras palavras que colecionei foi "viés". Não lembro quando a ouvi pela primeira vez. Mas, com certeza, eu era criança e foi na casa de meu avô materno, Alfredo, que era um alfaiate de mão-cheia. A casa dele vivia cheia de rolos de pano, tubos de linhas, agulhas, giz, moldes, réguas e tesouras. Havia também uma mesa grande, um manequim e uma máquina de costura. Para quem trabalha com tecidos, ou fazendas, como meu avô dizia, viés é uma tira de pano cortada em diagonal.

Não sei por que os alfaiates cortam os tecidos em diagonal. Talvez por alguma razão relacionada ao aproveitamento do material ou para conseguir algum efeito visual. Naquela época, eu não tinha esse tipo de curiosidade. Me bastava ouvir a palavra VI – ÉS e desfrutar de sua sonoridade.

Longe da casa de meu avô, só voltei a ouvir viés no final da adolescência. Foi quando me encantei

PAULO CAMPO GRANDE

Jornalista fala sobre diferentes assuntos, reflexões e memórias que considera interessantes de compartilhar com os leitores.

ILUSTRAÇÃO FABIO BLACK / MIDJOURNEY

Não falamos nem bem nem mal, falamos o que os carros merecem ouvir, para que o leitor possa julgar de acordo com sua preferência

com a música *A Volta do Malandro*, do Chico Buarque, no disco *Malandro*, de 1985. A letra diz: “Entre parangolés e patrões / O malandro anda assim de viés / Deixa balançar a maré / E a poeira assentar no chão [...]”.

No filme *Ópera do Malandro*, dirigido por Ruy Guerra, essa música toca no momento em que o malandro, interpretado pelo ator Edson Celulari, surge andando assim meio de lado, sorrateiramente, na ponta dos pés.

Tempos depois me tornei jornalista e aprendi outras acepções da palavra viés – como tendência, orientação –, que devem ser evitadas no jornalismo.

Quando uma fonte me diz que QUATRO RODAS falou mal de algum carro ou me liga para agradecer por termos elogiado o modelo, sempre digo que nós não falamos nem bem nem mal, falamos o que os carros merecem ouvir. Sem viés! Falaríamos bem ou mal se houvesse intenção de fazer uma abordagem positiva ou negativa – o que não ocorre. Nosso objetivo é entregar ao leitor a informação mais isenta possível, para que ele tenha uma ideia de como é o carro e possa julgar de acordo com suas referências e preferências.

Esse critério vale para tudo o que fazemos, incluindo o prêmio Menor Custo de Uso, publicado este mês, e os outros Melhor Revenda, Melhor Compra e Os Eleitos. Todos baseados em pesquisas exaustivas, feitas por nossa equipe e, em alguns casos, com parceiros.

Na pesquisa de Os Eleitos, a parceria é com os próprios leitores, que manifestam suas opiniões sobre seus carros. As fábricas de automóveis também fazem pesquisas para conhecer a opinião dos consumidores. E sabem o quanto é difícil obter resultados sem viés.

Sem desmerecer o trabalho das fábricas, feito com certeza com muita competência, quando o consumidor recebe uma abordagem da fábrica, quando ele sabe ou desconfia que seja uma pesquisa de fábrica, ele muda seu discurso – seja porque está feliz com seu carro ou com a fábrica, seja porque está triste. E há ainda os casos em que o entrevistado foi previamente influenciado. Explico. No teste de Longa Duração, já levamos os carros a concessionárias de diferentes marcas, para realizar serviços, e ouvimos diversas vezes os atendentes pedirem para lhes darmos notas boas, quando a fábrica (ou alguém da própria concessionária ligasse). “Oito não serve, hein... Tem de ser nove ou dez! Ok?”, ouvi certa vez.

A forma mais institucionalizada desse tipo de influência encontrei na forma de display, colocado na mesa do consultor. O cartaz dizia algo como: “Se alguém da fábrica te ligar querendo saber como foi nosso atendimento, diga que você foi bem atendido e ganhe um brinde”. Não lembro qual era o brinde. Lembro que ri muito internamente. Mas penso que era uma lavagem do carro, algo assim. Hoje fico curioso para saber como a pessoa poderia ganhar e retirar esse brinde. Teria de voltar para casa, esperar a fábrica ligar, como naquelas promoções das rádios: “Se te ligarem, não diga alô, diga Supersom, bom dia!. E, depois de respondida a pesquisa, voltar à concessionária, que teria de acreditar que o cliente fez o combinado.

Seria mais simples se a concessionária trabalhasse direito, sem precisar de todo esse aparato para se safar de maus resultados na pesquisa da fábrica. Mas o fato é que, ao fazer isso, a concessionária contamina a amostra da montadora, que paga caro pelo estudo.

As pesquisas da QUATRO RODAS têm a vantagem de ser promovidas por uma entidade neutra, em um ambiente neutro, sem nenhum interesse no resultado.

Mês passado, lendo o livro *A Escrita – Há Futuro para a Escrita?*, do filósofo checo-brasileiro Vilém Flusser, descobri outros pontos em comum entre as palavras e os tecidos. Segundo esse autor, etimologicamente, “a palavra ‘texto’ quer dizer tecido e a palavra ‘linha’, um fio de um tecido de linho”. E “trama” – que o dicionário apresenta como “reunião daquilo que constrói uma narrativa, enredo” – “é um tecido acabado, com fios horizontais e verticais. Imediatamente aumentei minha coleção com mais três palavras: texto, linha e trama. QR

Perguntas às vezes influenciam respostas

TOP TEN

Operação limpeza

Nos anos 1970 e 1980, carros, principalmente de luxo, fabricados na Europa tinham limpadores de faróis para garantir a iluminação sob qualquer condição

SAAB 99

A sueca Saab, pioneira em diversas tecnologias automotivas (motor turbo, compressão variável) também foi a primeira a introduzir limpadores de faróis, no ano de 1970. Seu modelo era embutido na grade e uma haste atuava na horizontal empurrando o limpador, a partir da lateral do farol, onde havia também um esguicho para garantir a limpeza sob chuva, lama e neve.

MERCEDES-BENZ CLASSE E

A lendária geração W124 (1984-96), que tem fama de indestrutível (Panzer), trazia limpadores de faróis. Eram simples como os usados no para-brisa e tinham atuação independente da dos irmãos maiores, varrendo um arco de 150°.

VOLVO 240

Famosa pela preocupação com a segurança, a Volvo inventou o cinto de segurança de três pontos e adotou limpadores como aliados dos faróis, em 1974. Seu modelo de estreia era rudimentar: a haste mal se adaptava ao farol, ultrapassando os limites da lente.

BMW E30 SÉRIE 3

Faróis gêmeos, limpadores duplos. A BMW optou por utilizar apenas um eixo de comando, que movimenta as duas hastes ao mesmo tempo. As hastes em V, movem as palhetas. E as palhetas flexíveis se moldam às lentes dos faróis.

LADA LAIKA E FSO POLSKI

Baseados no projeto italiano do Fiat 124 dos anos 1960, o russo Laika e o polonês Polski, nas versões produzidas 20 anos depois, eram equipados com limpadores que traziam uma solução diferente: suas palhetas giravam 360° ao redor dos faróis, e os lavadores partiam do para-choque.

RANGE ROVER 2001-2005

A última geração do jipão de luxo inglês a ostentar limpadores de farol foi a L322. Os faróis foram desenhados de maneira que o limpador fizesse seu serviço com perfeição. Após essa geração, a marca aposentou os limpadores e introduziu os jatos de água, padrão utilizado até hoje.

JAGUAR XJ-S

A Jaguar foi uma marca que não economizou no projeto e conseguiu ir além em seu sistema de limpadores de faróis. Em 1990, o Jaguar XJ-S vinha com limpadores de faróis que utilizavam hastes com sistema pantográfico, algo visto geralmente nos para-brisas de ônibus.

RENAULT FUEGO

Lançado em 1980, na Europa, o Renault Fuego também tinha opção de limpadores de faróis. O sistema da Renault era parecido com o da BMW E30, em que a palheta, independente da haste, era presa por um eixo central e passava livre, limpando o farol.

DATSUN 100A

A Datsun apresentou a solução mais inusitada de todos. Seu modelo compacto, o 100A, lançado em 1970, possuía limpador com o eixo centralizado no farol, e sua palheta, com o tamanho do raio do farol, girava 360° efetuando a limpeza.

VOLVO S60

A Volvo foi uma das últimas fabricantes a aposentar os limpadores de faróis. Mesmo utilizando o jato de água em diversos modelos, o S60 ficou até 2006 com opcional de limpador de farol. A Volvo justificava, pois o sistema possuía um ótimo funcionamento.

FOTOS DIVULGAÇÃO

INÊS 249